SAYI 37 MART 2018 FİYAT: 12 TL www.automotorsport.com.tr

auto motor & sport



İNCELEME
En iyi premium SUV hangisi?

Mercedes GLB

Volvo XC40 T5
Twin Engine

Seat CUV

Audi Q3

Yeni SUV modeller geliyor

Otomotivin geleceği verimlilik ve teknolojide

VW Touareg

Jaguar I-Pace

BMW X3 e

Pirelli 2018 Formula 1 rehberi



+ Cenevre Otomobil Fuarı'nın tüm yenilikleri





Geleneksel birinci...

Bizde adettir geçmişimizle pek alakalı olmayız ama geçmişle ilgili bir şey konuşulunca, Malazgirt'ten Sakarya'ya kadar bildiklerimizi değil, duyduklarımız anlatırız. "Geleneksel birinci yaş festivali" de "2018'den beri" bizimdir. Dededen börekçinin altında açılış 2015 yazar. Geçmişle alakamız o kadar uzaktır ki, zaten yıllardır nüfus müdürlüklerinden alınabilen (ben birkaç yıl önce aynısını aldım) soyağacımız bir tık uzağımıza gelinceye kadar kimse merak etmemiş, sistem açılınca kilitlenmiş bir haftada 14 milyon kişi şu ana kadar ilgilenmediği soyunu öğrenivermiştir.

Fakat bu dergi için tarih önemlidir, doğum günleri unutulmazdır, ekip arkadaşlarımızın özel günleri hatırlanır. Hepimizi bir araya getiren auto motor & sport'un 2006 yılında Türkiye'ye gelişinin üzerinden 12 yıl, Fokus Pokus Medya tarafından tekrar okurlarla buluşturulması üzerinden üç yıl geçti. Biz de bu güzel sayıyı sizlerle, değerli okuyucu ve paydaşlarımızla buluşturmaktan büyük onur duyuyoruz. Layığıyla dergi çıkartmanın her gün bir öncekinden daha zor olduğu, bize takılan "deli" lakabının birkaç basamak öteye taşındığı bu dönemde iyi dergi yapmaktan vazgeçmeyeceğimizi, ilk sayımızdaki kalitenin artarak devam ettiği, elinizde tuttuğunuz dergimizden anlayabilirsiniz. Dijital dünyada bize bir tık uzaklıktaki onbinlerce okuyucumuz ve takipçimizle birlikte auto motor & sport'a yeni yaş pastasını kesiyoruz. Haberin ucuz olmadığını, mecraların kolay yaratılmadığını, dergilerin ekipsiz olmayacağını olsa olsa çeviri metinler olacağını, kendimizi yenilemekten vazgeçmeyeceğimizi not düşeyim istedim. Fokus Pokus Medya ve auto motor & sport ismine yakışır şekilde kaliteli, dürüst, tarafsız ve profesyonel olarak yayıncılığın içinde olacağız. Destekleriniz, ilginiz ve bizi besleyen yorumlarınız için kendim ve harika ekibim adına teşekkür ederim. Nice güzel yaşlara auto motor & sport...

En iyiler için geri sayım

Geçtiğimiz yıl ilkini düzenlediğimiz, Türkiye'deki okuyucuların oylarıyla belirlenen Best Cars yılın otomobilleri yarışmasında bu yıl da sona yaklaştık. Nisan sayımızda Groupama Sigorta ve DRD Filo Kiralama sponsorluğunda düzenleyeceğimiz ödül töreninin kazananlarını açıklayacağız. Başka ülkelerin kazananlarını değil, Türkiye'deki okurların beğenilerini ortaya çıkartan Best Cars 2018 ödül töreni için şimdiden sabırsızlanıyoruz.



Volkan Demirkuşak
@vdemirkusak
volkan@automotorsport.com.tr

Dünyaya dönün ve Ferrari'yle Porsche'ye bakın...



Yaman Yılmaz
@yaman_yilmaz
@yamanyilmaz
yaman@automotorsport.com.tr

Geçtiğimiz ay herkesin dilinde Tesla Roadster'ın yörüngeye yerleştirilmesi vardı. Bütün otomotiv gündemini meşgul eden bu olayın benim için çok bir anlamı yoktu. Yörüngeye bir ütü yerleştirilmesiyle bir otomobil yerleştirilmesi arasındaki farkı hâlâ anlamış değilim. Yok ne müzik çalıyormuş? Yok uzaylılar insan teknolojisini görecekmiş... Bir benzin kafalı olarak beni geçtiğimiz ay heyecanlandıran sadece iki gelişme oldu. İlk kez Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenecek olan Ferrari 488 Pista ve Porsche GT3 RS'in ilk bilgileri ve fotoğrafları ortaya çıktı. Ferrari V8 motorlu modellerinin daha safkan ve yarışçı yol versiyonlarını üretme geleneğini sürdürüyor. F355 Challenge, F360 Modena Stradale, F430 Scuderia ve F458 Speciale modellerine F488 Pista ile bir yenisini daha ekledi. İtalyan marka, standart 488 GTB'nin 670 HP olan gücünü Pista modelinde 720'ye çıkarmış. Pista'nın motoru, Ferrari tarihindeki en güçlü V8 unvanını da kazanıyor. Bu tarz modellerin bir klasiği olarak Pista, 488 GTB'ye kıyasla 90 kg daha hafif ve sadece 1280 kilogram. 488 Pista'nın kapsamlı ağırlık tasarrufu çözümleri; motor, araç dinamikleri ve aerodinamik gelişmeler ile birlikte 488 GTE ve 488 Challenge gibi yarış otomobillerinden türetilmiş.

Bu ayın diğer merak ettiğim otomobili olan makyajlanmış 911 GT3 RS, 520 HP gücünde altı silindirli atmosferik bir makineye sahip. Porsche'yi turbo çağında hâlâ atmosferik beslemeli, yüksek devir çeviren spor otomobiller ürettiği için gönülden tebrik ediyorum. Tüm özellikleri açısından bir yarış otomobili gibi olan 911 GT3 RS, standart modelden daha hafif tasarlanmış. Otomobilinin ağırlığını daha da azaltmak isteyen sürücüler için Porsche motorsporları departmanı opsiyonel bir Weissach paketi geliştirmiş. Pakette şasi, iç ve dış mekânda kullanılan karbon parçaların sayısı artırıldığı gibi jantlar için opsiyonel magnezyum seçeneği sunuluyor. En hafif halinde bu paket, otomobilin ağırlığını 1430 kg'ye düşürüyor. Daha geniş ön spoyler ve frenlerin soğutulması için iki adet hava girişine sahip ön kaputta yapılan değişiklikleriyle 911 GT3 RS, 200 km/s hızda 911 GT3'e nazaran iki kat daha fazla yere basma kuvveti üretiyor. 488 Pista ve 911 GT3 RS'in ilk testlerini çok merak ediyorum. Umarım 2018, bu otomobilleri kullanıp, hislerimi sizlerle paylaşabildiğim bir yıl olur...

auto motor & sport

İçindekiler

Sayı 03/2018



58
İnceleme
Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC, Volvo XC60



96 **Macera**
Renault Zoe ile Ankara'ya gittik



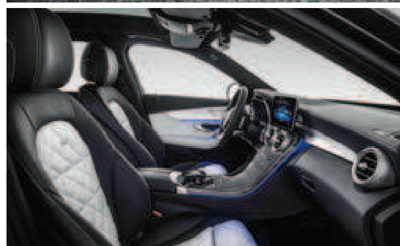
86 **İnceleme**
Dört tekerlekten çekiş sistemleri

Cenevre Otomobil

Mercedes-Benz

C-SERİSİ Bir süredir yenilenme haberleriyle gündeme gelen Mercedes-Benz, şimdi de C -Serisi'ni makyajladığını açıkladı. Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenecek olan model, yeni tamponlar ve yeni led aydınlatma sistemleri ile dikkat çekiyor. Markadan yapılan açıklamaya göre her bir ön far, ayrı ayrı kontrol edilebilen ve trafik durumuna göre parlaklığı ayarlanan 84 adet led içerecek. Otomobilin iç mekânı tasarım açısından büyük ölçüde aynı kalırken, S-Serisi'nden de birçok faydalı özellik edinecek. Bunlardan en önemlisi 1920 × 720 piksel çözünürlüğe sahip 12.3 inç dijital gösterge paneli olacak. Ayrıca dokunmatik kontroller içeren yeni bir direksiyon simidi de makyajla birlikte gelen yeniliklerden biri. Geliştirilmiş head-up display, 10.25 inçlik opsiyonel bilgi-eğlence sistemi, ilave komutlarla geliştirilmiş sesli kontrol sistemi ve yeni döşemeler dikkat çeken diğer yenilikler arasında. Teknoloji cephesinde dikkat çeken ilk özellik ise yarı-otonom sürüş sistemi oluyor. Kamera ve radar sistemleri geliştirilen yeni C-Serisi, 500 metre ilerisine kadar algılayabiliyor. Aktif şerit değiştirme asistanı, aktif yönlendirme asistanı ve aktif acil fren asistanı da yeni C-Serisi'nin edindiği diğer teknolojik özellikler olarak dikkat çekiyor.







Fuarı'nın yenilikleri





A-SERİSİ Mercedes, kompakt premium sınıfın iddialı temsilcisi A-Serisi'nin yeni neslini sahneye çıkardı. Yeni A-Serisi, 0.25 Cd'lik rüzgâr direnç katsayısı, ve 2,19 metrekarelik yüz alanı ile sınıfının en aerodinamik otomobili olarak öne çıkıyor. Mercedes-Benz ilk kez kompakt sınıfta iki parçalı bir Airpanel'i (opsiyonel) kullanıma sunuyor. Hava girişlerinin içine entegre edilen jaluzi benzeri şerit şeklindeki plakalar, serin hava gereksinimine bağlı olarak açılıp kapanıyor ve sistemin performansını artırıyor.

İç mekân mimarisine yenilikçi ön konsol ve gösterge paneli yaklaşımı damgasını vuruyor. Mercedes-Benz bir ilke imza atıyor ve gösterge panelinde bir siperliğe yer vermiyor. Böylece gösterge panelinin ana gövdesinin çizgisi kesintiye uğramadan bir kapıdan diğerine uzanıyor. Kokpiti domine eden yenilikçi geniş ekran tamamen açıkta dururken, türbin görünümlü havalandırma ızgaraları sportif tasarımı destekliyor.

Geniş ekranlı gösterge paneli iki adet yatay ekrana bölünürken alt bölüm bir girinti ile üst bölümden ayrılıyor ve böylece gösterge paneli görsel olarak havada süzülüyor izlenimi uyandırıyor. Ambiyans aydınlatması bu etkiyi daha da artırırken, isteğe bağlı olarak 64 farklı renk alternatifi sunuluyor.

Yenilikçi gösterge paneli; iki adet 7.0 inç, bir adet 7.0 inç ile bir adet 10.25 inç ve iki adet 10.25 inç olmak üzere üç farklı kombinasyonda sunuluyor.

Yeni Mercedes-Benz A-Serisi; A 200, A 250 ve A 180 d olmak üzere ikisi benzinli ve biri dizel ilk etapta toplam üç motor seçeneğiyle satışa sunuluyor. A 200'de yeni M 282 kodlu, silindir kapatma özelliğine sahip 1.4 litre hacimli turbo benzinli motor sunuluyor. 163 HP ve 250 Nm üreten motor 7G-DCT çift kavramalı otomatik şanzıman eşliğinde 5.1 lt/100 km yakıt tüketimi sunuyor. A 250'de ise yeni M 260 kodlu bir turbo benzinli motor sunuluyor. 224 HP ve 350 Nm üreten bu motor, motor 7G-DCT çift kavramalı otomatik şanzımanla 6.0 lt/100 km ortalama tüketime sahip. Dizel cephesinde ise yeni OM 608 kodlu motor mevcut. 116 HP güç ve 260 Nm üreten bu motor, 4.1 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketin değeri sunuyor.

G 63 AMG Kısa bir süre önce resmi tanıtımı yapılan G-Serisi'nin AMG versiyonu da gün yüzüne çıktı. Cenevre Otomobil Fuarı'nda dünya prömiyeri gerçekleşecek olan G 63 AMG, daha kaslı duran gövdesi, özel jantları, aracın her iki yanında bulunan çift egzozu ve ufak değişikliklere sahip iç mekânı ile çok özel bir araç haline gelmiş. G 63 AMG yeni süspansiyonu, üç kilitli diferansiyel ve gelişmiş fren sistemiyle yolda ve arazide çok yetenekli olacağa benziyor. Ayrıca opsiyon listesinde bulunacak olan kısa oranlı şanzıman da off-road tutkunlarını çok mutlu edecek. Diğer tüm 63 AMG serilerinde olduğu G 63 AMG'de de 4.0 litrelik çift turbolu V8 ünite görev yapacak. 577 HP güç ve 850 Nm tork üreten bu makineye dokuz ileri otomatik şanzıman ve AMG tarafından geliştirilen yeni bir 4Matic dört tekerlekten çekiş sistemi eşlik edecek. Resmi verilere göre G 63 AMG, 4.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değerine ve 220 km/s olarak sınırlandırılmış maksimum hız verisine sahip. AMG Driver's paket ile birlikte satın alınan versiyonlar ile maksimum hız 240 km/s'ye ulaşıyor.







GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

Cenevre Otomobil Fuarı'nın yenilikleri

Porsche





911 GT3 RS Porsche, makyajlanan 911 GT3 RS'in örtüsünü kaldırdı. Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenecek model 520 HP gücündeki 4.0 litrelik atmosferik bir motora sahip olacak. Özel olarak ayarlanmış yedi ileri PDK şanzımana sahip olacak olan model 0'dan 100 km/s hıza 3.2 saniyede ulaşacak ve 312 km/s'lik maksimum hıza sahip olacak. 911 GT3 RS sadece motor olarak değil görünüm olarak da bazı güncellemelere sahip. Daha geniş ön spoyler, revize edilmiş ve hafiflemiş yan etekler ve frenlerin soğutulması için iki adet hava girişine sahip ön kaput yapılan değişiklikler olarak dikkat çekiyor. Bu ve buna benzer diğer değişiklikler ile 911 GT3 RS, 200 km/s hızda 911 GT3'e nazaran iki kat daha fazla yere basma kuvveti üretiyor. Sportif tasarım, karbon fiber yarış koltukları ve Alcantara kaplı direksiyon ile iç mekânda da devam ediyor. Porsche mühendisleri aracı olabildiğince hafifletebilmek için daha hafif kapı panelleri ve arka cam kullanmış. Önceden de olduğu gibi araç ilave ücret ödemeksizin Clubsport paketi ile donatılabilecek. Bu paket ile GT3 RS; roll-bar, altı noktalı emniyet kemeri, yangın söndürücü ve akü bağlantısı kesme hazırlığı gibi ekipmanlara sahip olacak.

Yenilenen 911 GT3 RS'e yeşil renk çok yakışmış



Kabin tasarımı klasik Porsche çizgisinde

GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

Cenevre Otomobil Fuarı'nın yenilikleri

Peugeot



Yeni 508 markanın değişen tasarım anlayışının son ürünü

508 Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenecek yeni 508'in ön tarafı ince led farlarla çevrili ve diğer Peugeot modellerinden tanıdık bir ön ızgara dikkat çekiyor. Sportif hatlara sahip araç, alçalan tavan çizgisiyle coupe araçları andırıyor. Aracın arka tarafında ise entegre spoylere sahip dik yapılı bir bagaj kapağı mevcut. Ayrıca ince farlar ve krom kaplı çift egzoz sistemi de dikkat çeken bir görüntü yaratıyor. Aracın iç mekânı ise dış tasarımına kıyasla çok daha lüks duruyor. Peugeot'nun son modellerinden tanıdığımız direksiyona sahip araç, deri ve ahşap iç kaplamalara sahip olacak. Dijital gösterge paneli, yüksek teknolojili bilgi-eğlence sistemi ve Focal ses sistemi de müşterileri şımartacak diğer detaylar olarak göze çarpıyor.







RIFTER Fransız markanın güncel tasarım diline sadık görünümüyle dikkat çeken yeni Peugeot Rifter, markanın hafif ticari sınıfta yeni temsilcisi olacak. Yeni Peugeot Rifter sahip olduğu üstün özelliklerle gerek şehir içinde, gerek şehirlerarası yolculuklarda ve gerekse de küçük hafta sonu aktivitelerinde ideal yol arkadaşı olma hedefiyle tasarlanmış. Bu sınıfta benzersiz olan Peugeot i-Cockpit ile donatılan yeni Peugeot Rifter, yolculukları keyfe dönüştürecek gibi görünüyor. Tamamen yeni bir platform üzerine inşa edilen Rifter, dayanıklı ve sağlam yapısıyla en zor kullanım şartlarını destekliyor. Beş veya yedi koltuklu olmak üzere iki farklı gövde uzunluğuyla üretilen Rifter, modüler ve pratik yapısıyla çok yönlü kullanım özellikleri sergiliyor. Markanın yüksek verimlilik seviyesine sahip en güncel motor ve aktarma organlarıyla donatılan Rifter, 2018 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak ve eylül ayında global pazarlarda satışa sunulacak.



GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

Cenevre Otomobil Fuarı'nın yenilikleri







Yeni X4'ün kabini kardeşi X3 ile hemen hemen aynı

BMW

X4 BMW, aykırı çocuğu X4'ün yeni neslini sahneye çıkardı. 2007 yılında X6 ile coupe-SUV sınıfını ilk kez ortaya çıkaran BMW, yedi yıl sonra ikinci nesil X6'yı tanıttı. Şimdi de yeni X4 ortaya çıkıyor. Yeni model eskisinden 8.0 cm daha uzun ve 4.0 cm daha geniş olurken, yüksekliği aynı kalacak. Aracın aks aralığı ise eski modele göre 5.0 cm daha geniş olacak. Büyüyen ebatlara rağmen BMW mühendisleri yeni X4'ü eskisine nazaran 50 kg daha hafif tutmayı, ağırlık merkezini daha alçakta bırakmayı ve ağırlık dağılımını yüzde 50/50 olacak şekilde ayarlamayı başarmış. İç mekânda gösterge paneli daha alçakta konumlandırılırken, oturma pozisyonu yükseltilmiş. Artan ebatlar arka diz mesafesinin gelişmesini sağlarken, panoramik cam tavan ile birlikte içerideki ferah seviyesi artırılmış. Yeni X4'ün büyüyen 10.25 inçlik bilgi eğlence sistemi diğer yeni modellerinde olduğu gibi hem hareket ile hem de sesli komut ile kontrol edilebiliyor. Opsiyonel olarak satın alınabilen head-up display sistemi de yüzde 75 oranında genişlemiş. Aktif hız sabitleyici, şerit takip asistanı, park asistanı, 360 derecelik kamera sistemi gibi aklınıza gelebilecek her türlü güvenlik sistemi yeni X4'te müşterilere sunulacak.

Yeni X4 dünya genelinde 184 HP'den 360 HP'ye kadar değişen üç adet benzinli ve dört adet dizel motor ile satışa sunulacak. Listenin en üstünde 3.0 litrelik turbo beslemeli motoruyla M40i modeli yer alacak. M40i 0'dan 100 km/s hıza 4.8 saniyede çıkacak. Tüm motorlar sekiz ileri otomatik şanzıman ile birlikte gelecek ve tüm modeller standart olarak dört tekerlekten çekiş sistemine sahip olacak. Donanım olarak ise xLine, M Sport X ve M Sport paketleri müşterilerin beğenilerine sunulacak.







Cupra Ateca, eklenen aerodinamik parçalarla çok daha sportif görünmüş

Cupra

ATECA Seat'tan bağımsız bir marka olarak hayatına devam edeceği belirtilen Cupra'nın ilk modeli Ateca olacak. Volkswagen grubuna ait 2.0 litre hacminde ve 300 HP gücündeki motor ile donatılan Cupra Ateca, dört tekerlekten çekiş sistemine ve yedi ileri DSG şanzımana sahip olacak. 245 km/s'lik maksimum hıza sahip olan Ateca, 0-100 km/s hızlanmasını da 5.4 saniyede gerçekleştirecek. Adaptif süspansiyon sistemini standart olarak müşterilerine sunacak olan Cupra Ateca; normal, individual (özel), snow (kar), off-road ve Cupra sürüş modlarına sahip olacak. Cupra Ateca, standart Ateca modellerinden sportif tamponlar, yan eşikler, arka spoyler ve petek şeklindeki ön ızgara ile ayrılacak. 19 inçlik alaşım jantlar ve dörtlü egzoz borusu da sportifliği vurgulayan diğer detaylar olarak göze çarpıyor.

Aracın iç mekânında siyah Alcantara deri kaplama ve parlak siyah detaylar göze çarparken, Seat logosunun bulunduğu noktalarda bundan sonra Cupra logosu kendine yer bulacak. Anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi, kablosuz akıllı telefon şarjı, 360 derecelik kamera görüşü, dijital gösterge paneli gibi özelliklere sahip olacak olan Cupra Ateca, opsiyonel olarak sunulacak olan performans paketi ile 18 inçlik Brembo frenler, deri koltuklar ve iç ve dış mekânda karbon detaylara sahip olacak.

Cupra Ateca'nın detayları ile birlikte Cupra Ibiza'nın da ilk görselleri ve bu iki modelin ardından Cupra Arona modelinin üretileceği bilgisi de paylaşıldı.

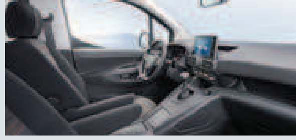
GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

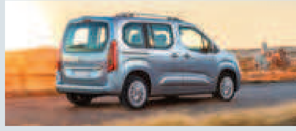
Cenevre Otomobil Fuarı'nın yenilikleri

Opel



Opel Combo sade tasarımla teknolojiyi kombine etmiş





COMBO Opel, tamamen yenilenen hafif ticarisi Combo ile model atılımını sürdürüyor. Combo'nun beşinci nesli tamamen yeni bir mimari üzerinde yükseliyor. Yeni Combo, ihtiyaca uygun şekilde beş ya da yedi koltuklu olacak şekilde kısa (4.40 m) ve uzun (4.75 m) versiyonlarla sipariş edilebilecek. Beş koltuklu standart versiyon 597 litre bagaj kapasitesi sunuyor. Daha fazla bagaj hacmine ihtiyaç duyanlar ise 850 litre bagaj hacmi sunan yedi koltuklu uzun versiyonu tercih edebilecek. Yeni Combo'nun binek versiyonu Life olarak adlandırılıyor ve sadece kullanışlı bir aile aracı değil, ihtiyaç durumunda hafif ticari araç rolünü de üstlenebiliyor. Arka koltukları katlandığında standart versiyonun bagaj hacmi 2126 litreye kadar çıkıyor. Uzun versiyonda ise arka koltuklar katlandığında çarpıcı şekilde 2693 litre bagaj hacmine ulaşılabiliyor.

İç mekânda ise sürücü ergonomisi öne çıkıyor. Tüm kontrollere sürücünün kolaylıkla erişebileceği toplu bir tasarım ortaya koyulmuş. Orta konsol üç ana kısıma ayrılıyor. Üst kısımda bilgi-eğlence ekranı bulunuyor. Hemen altında klima kontrolleri yer alırken, onun altında ise 0.5 litrelik bir şişenin sığabileceği bir saklama gözü bulunuyor. Direksiyon simidindeki ve kapı kollarındaki krom rengi detaylar da kokpite kaliteli bir hava katıyor. Opel Combo müşterileri, turbo benzinli ve dizel motorlar arasından tercih yapabilecek. Bütün seçenekler sürüş keyfi ve yakıt ekonomisini dengeleyecek şekilde tasarlanmış durumda. PSA raflarından alınan bu verimli motorlara beş ve altı ileri manuel şanzımanın yanı sıra sınıfında ilk defa sekiz ileri otomatik şanzıman da eşlik edecek.

Hyundai

Yeni Santa Fe'nin kabini resimlerde bile kaliteli hissetiriyor





SANTA FE Hyundai, bu ayın başında ilk görüntüsünü yayınladığı yeni Santa Fe'yi Güney Kore'de tanıttı. Santa Fe Sport olarak adlandırılan beş kişilik versiyon bundan sonra Santa Fe olarak isimlendirilirken, yedi kişilik uzun aks aralığına sahip versiyon ise Santa Fe XL olarak adlandırılacak. Hyundai, geliştirilmekte olan üç sıra koltuğa sahip, sekiz yolcu kapasiteli yeni SUV modellerinin ise tamamen yeni bir isimle piyasaya sürüleceğini doğruladı. Yeni Santa Fe 4770 mm uzunluğa, 1890 mm genişliğe ve 1680 mm yüksekliğe sahipken aracın aks aralığı ise mesafesi 2765 mm uzunluğa sahip. Bu da yeni Santa Fe'nin 70 mm uzadığı ve 10 mm genişlediği anlamına geliyor. Artan boyutlar sayesinde Santa Fe'nin ikinci sıra koltuklarının arkasında 1036 litre, üçüncü sıra koltuklarının arkasında ise 328 litrelik bagaj alanı bulunuyor. Arka koltukların tamamı yatırıldığında ise bagaj hacmi 2019 litreye ulaşıyor.

İç mekânı tamamen yenilenen Santa Fe, dijital gösterge paneli, head-up display ve sesle kontrol edilebilen ileri teknoloji bir bilgi-eğlence sistemine sahip olacak. Santa Fe için şimdilik üç adet farklı motor açıklandı. Benzinli tek seçenek olan 2.0 litrelik dört silindirli turbo motor 235 HP güç ve 353 Nm tork üretecek. 2.0 litrelik dizel motor ise 186 HP güç ve 402 Nm tork üretirken, 2.2 litrelik dizel motor ise 202 HP güce sahip olacak. Tüm motorlar sekiz ileri şanzımanla ve dört tekerlekten çekiş sistemi ile satın alınabilinecek.

Volvo

Yeni Volvo V60'ı, ağabeyi V90'dan ayırmak oldukça zor





V60 Volvo, yeni V60'ın örtüsünü kaldırırken, yeni S60'ın da müjdesini verdi. Kıdemli başkan yardımcısı Lex Kerssemakers, yeni sedanın prömiyerinin bu yaz Güney Carolina'da gerçekleşeceğini bildirdi. Burası aynı zamanda yeni S60'ın üretileceği yer de olacak. Kerssemakers aynı zamanda yeni V60 Cross Country'nin de yakında müşterilerinin beğenisine sunulacağını belirtti. Çok fazla ayrıntı vermemekle birlikte V90 Cross Country'den ilham alındığını belirten Lex Kerssemakers, aracın yüksekliğinin artacağını ve plastik gövde kaplamalarına sahip olacağını da belirtti. Hem S60 hem de V60 Cross Country ölçeklenebilir ürün mimarisi (Scalable Product Architecture) üzerine üretilecek ve yeni V60 ile aynı motorları paylaşacak. Sonuç itibarıyla 2.0 litrelik dört silindirli turbo dizel motorla gelmesi beklenen araçlar, 150 HP güç ve 320 Nm tork ile 190 HP güç ve 400 Nm tork değerine sahip seçeneklere sahip olacak. Benzinli motor tarafında ise T5 motor giriş seviyesinde yer alacakken, 310 HP'lik 2.0 T6 motor da diğer bir alternatif olacak.

Daha çevre dostu motor bekleyenler için ise T6 plug-in hibrit versiyon sunulacak. Birleşik olarak 340 HP güce sahip bu motor 590 Nm tork üretecek. Bu motora sahip V60'ın 0-100 km/s hızlanmasını 4.8 saniyede tamamlaması ve 45 km/s hıza kadar sadece elektrikli motor ile hareket edebilmesi bekleniyor.



Yakıt tüketimi şehir içi/şehir dışı/karma: 12,6 - 11,8/7,7 - 6,9/9,3 - 8,7 l/100 km; CO_2 emisyonu karma: 211 - 197 g/km.

Göz kamaştıran.
Mercedes-Benz Yeni S-Serisi Coupé.



Mercedes-Benz
The best or nothing.

GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

Cenevre Otomobil Fuarı'nın yenilikleri

Ferrari







488 Pista, İtalyan markanın tarihinde ürettiği en güçlü V8 olma özelliğine sahip

Kabin hem kaliteli hem de sportif

488 PISTA Ferrari, merakla beklenen süperspor modeli 488 Pista modelini resmen duyurdu. 488 GTO ismi ile beklenen otomobil; 360 Challenge Stradale, 430 Scuderia ve 458 Speciale modellerinin izinden gidecek. Ferrari, zaten mükemmel olan otomobili, sınıfının en iyisi yapacağının ve performans tacını McLaren 720S'den alacaklarının sözünü verdmişti ve şimdiden başarmış görünüyor. 488 Pista'nın kaputunun altında 3.9 litrelik çift turbolu, 720 HP gücündeki V8 motor yer alacak ki, bu motor Ferrari tarihinde üretilen en güçlü V8 olacak. Aracın tork değerinin de 770 Nm ile standart 488'den 10 Nm daha fazla olması bekleniyor. Bu heyecan verici değerler, 488 Pista'yı 0'dan 100 km/s hıza 2.85 saniyede, 200 km/s hıza ise 7.6 saniyede ulaştıracak. Maksimum hızı 340 km/s'yı geçecek olan Pista'nın ağırlığı ise 1280 kilogram.

Ferrari, FIA Dünya Dayanıklılık Şampiyonası (FIA World Endurance Championship) ve Ferrari Challenge serisinden elde ettiği bilgi ve tecrübeleri, 488 Pista'nın geliştirilmesinde kullandığını belirtiyor. Örneğin şişirilmiş arka spoyler, F1'den ilham alınan S-kanalı, geliştirilmiş ön hava girişleri ve büyük arka difüzör gibi aerodinamik açıdan yapılan geliştirmelerle hem 488'den yüzde 20 daha fazla yere basma kuvveti elde edilmiş hem de görünüm olarak vahşi bir otomobil ortaya çıkmış.

GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

Cenevre Otomobil Fuarı'nın yenilikleri

Toyota



Aygo ufak dokunuşlarla daha da sempatik görünmüş



AYGO Toyota, makyajlanan Aygo'yu Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilemeden önce detaylarını paylaştı. Makyajlanan modelde göze çarpan ilk değişlik yeniden tasarlanan ön farların altında bulunan girintili bölme oluyor. Toyota yetkilileri bu değişikliğin aracın X şeklinde tasarlanan burun kısmını daha güçlü ve üç boyutlu bir görünüme kavuşturması amacıyla yapıldığını belirtiyor. Bunun dışında dış tasarımdaki değişiklikler; yeni stoplar ve renk paletinde seçilebilecek farklı renklerle kısıtlı kalıyor. Üç ayrı donanım paketi ile satışa sunulacak olan Aygo, orta paket olan x-play'de 7.0 inçlik bilgi-eğlence sistemine sahip olacak. Üst donanım paketi olan x-clusiv'de ise otomatik klima, kısmi deri kaplı koltuklar ve çeşitli güvenlik sistemleri müşterilere sunulacak. Ayrıca bu model çift renkli dış tasarım ve 15 inçlik alaşım jantlara sahip olacak. Aygo'nun gücü 1.0 litrelik üç silindirli motordan sağlanacak. Daha yüksek basınç oranı ve yeni yakıt enjeksiyon sistemi gibi değişiklere sahip motor, 72 HP güç ve 93 Nm tork üretiyor. Bu motor, 160 km/s ve 13.8 sn'lik 0-100 km hızlanma değerleriyle, çok iyi performans değerlerine sahip olmasa da ortalama 3.9 lt/100 km tüketim ve 90 g/km'lik emisyon değerleri ile öne çıkacak.

Kia







Yeni Ceed, kardeşi Hyundai i30'a benzer tasarıma sahip

CEED Kia, gelişmiş konfor, rahatlık ve güvenlik özellikleri ile C segmentindeki temsilcisi Ceed'in üçüncü neslini Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergileyecek. Tıpkı selefi gibi Frankfurt'ta tasarlanıp geliştirilen yeni Ceed, Kia'nın Slovakya'daki fabrikalarında Sportage modeli ile birlikte üretilecek. Yeni Ceed önceki modele göre daha alçak ve daha geniş olacak. Bu şekilde daha dinamik bir görüntü elde etmek isteyen Kia tasarımcıları, önceki modelin yuvarlak hatlarını düz hatlarla değiştirerek bu algıyı güçlendirmek istemiş. Aracın iç mekânında daha kaliteli malzemeler ve en son Kia modellerine benzer bir iç tasarım müşterileri bekliyor. Yerleşik olmayan dokunmatik bilgi-eğlence sistemi, sürücüye dönük bir açıyla tasarlanan orta konsol da iç mekândaki diğer tasarım öğeleri olarak dikkat çekiyor. Müşteriler kumaş, sentetik deri ve hakiki deri döşemeler arasında seçim yapabilecek. Kablosuz telefon şarjı, ısıtmalı ve soğutmalı ön ve ısıtmalı arka koltuklar, anahtarsız giriş ve JBL marka ses sistemi seçilecek paketlere göre standart veya opsiyonel olarak müşterilerin beğenisine sunulacak.

Yeni Ceed'in benzinli motor seçenekleri; 120 HP gücünde 1.0 litre T-GDi, 140 HP gücünde 1.4 litre T-GDi ve 1.4 litrelik MPi olacak. Yeni U3 kodlu 1.6 litrelik CRDi dizel motor da 115 HP ve 136 HP'lik iki seçeneğe sahip. Bütün motorlar altı ileri manuel şanzımana sahip olacakken, 1.4 lt T-GDi ve 1.6 lt CRDi motorlar yedi ileri çift kavramalı otomatik şanzıman ile satın alınabilecek.

6 buçuk milyon liralık yeni Rolls-Royce Phantom Türkiye'de

Geçen yıl Londra'da görücüye çıkan yeni Rolls-Royce Phantom Türkiye'de ilk kez sergilendi. Fiyatı 1 milyon 406 bin Euro (6 milyon 545 bin lira) olan aracın Türkiye ön siparişleri ise 2019'a kadar dolmuş durumda.

Phantom, Rolls-Royce'un tamamen yeni, alüminyum yürüyen aksam üzerine oturtulmuş ilk modelidi olma özelliği taşıyor. Bu sayede araç daha sağlam, hafif ve sessiz olmayı başarmış. Eskisine göre yüzde 30 daha dinamik olan yeni Phantom iyi bir sürüş konforu sağlıyor. Dünyanın en sessiz otomobilini yaratmak için çabalanmış. Bunun için otomobilin etrafında 6 mm iki katmanlı cam, 130 kilogram fazla ses yalıtımı, daha iyi ses izolasyonu için beyaz gövde içerisinde en büyük alüminyum eklemler ve yüksek emici materyaller kullanılmış. Bütünüyle yeni 6.75 litrelik ikiz turbo V12 motoru, yeni Phantom'un kalbinin sessizce atmasını ve ayarlanmış güç ve performans seviyesini sağlamış.





Yeni Phantom'un kabini retro tasarım ile teknolojiyi buluşturuyor

GEÇMİŞLE GELECEK ARASINDA KÖPRÜ

Kronografları ve havacılıkla arasındaki güçlü bağlarıyla ünlü Breitling, yeni bir pilot saati koleksiyonu olan Navitimer 8'in tanıtımını gerçekleştirdi; Bu model, adıyla 1938 yılında kokpit aletlerinin yanı sıra sivil ve askeri kullanıma yönelik klasik pilot saatleri üretmek için kurulan Huit Havacılık Departmanı'na saygı niteliğinde. Willy Breitling, kokpit ekipmanlarının sunduğu sekiz günlük güç rezervine atıfta bulunarak, koleksiyona Fransızcada sekiz anlamına gelen 'Huit' adını verdi.



55 FARKLI KADRAN

Hublot ve Depeche Mode, geliri hayır kuruluşu charity:water'a verilecek olan, eşsiz 55 adet Big Bang saatle sınırlı sayıda üretilecek bir seri çıkarıyor. Seriyi oluşturan koleksiyonculara yönelik saatlerin esin kaynağı ise müzik grubunun 55 single plağı.





Yeni Duster, uygun başlangıç fiyatıyla sınıf liderliğine aday

İşte yeni Dacia Duster'ın fiyatı

Türkiye'nin en çok satılan 4×4 modeli Dacia Duster'ın yeni nesli ülkemize ayak bastı. Türkiye pazarında en ulaşılabilir SUV modellerinin başında gelen Duster, geçen sene satış rakamlarıyla da Renault Grubu'nun yüzünü güldürmeyi başarmıştı. Yeni nesil ile birlikte artık daha zengin bir donanım ve kaliteli iç mekâna kavuşan Duster'ın, arazi sürüş özellikleri de geliştirilmiş. Süspansiyon konforu ve yalıtım konusunda da önemli iyileştirmelerin yapıldığı yeni Duster, 1 Mart'tan itibaren 70 bin 900 TL'den başlayan fiyatlarla satılmaya başlanacak. En donanımlı versiyon dizel-otomatik kombinasyonuyla 105.400 TL'lik fiyat etiketine sahip. Yeni Duster, iki benzinli iki dizel olmak üzere dört farklı motor seçeneği ile satışa sunuldu. 1.6 SCe 115 HP (4×2) ve ilk kez tanıtılan 1.2 TCe 125 HP (4×2) benzinli motor versiyonları manuel şanzımanlarla satışa çıkacak. 1.5 dCi 90 HP (4×2) motorda da manuel şanzıman yer alırken, 1.5 dCi 110 HP'lik versiyonda hem EDC otomatik şanzıman hem de dört tekerlekten çekiş opsiyonları satın alınabilecek.





EŞSİZ BİR FORM VE FONKSİYON DENGESİ Ebel Wave Chrono erkek koleksiyonu; Markanın gelenekselleşmiş kendine özgü klasik ve minimalist tasarımını harika bir şekilde çağdaşlıkla harmanlamış, ve kendi karakterini ön plana çıkartmış. Bezelinde takometre göstergesi bulunan Ebel Wave Chrono modelleri; bir aracın belli bir mesafede yaptığı seyahate ait ortalama hızı bulmanıza yardımcı oluyor. Yarış pistinde bir hız rekoru kırma niyetiniz varsa, ya da denizlerde ne kadar süratle yelken yaptığınızı öğrenmek isterseniz, elinizin altında bulunabilecek çok kullanışlı bir alete dönüşebilir. Bu model iki farklı versiyon halinde mevcut. Her iki versiyonda da parlama önleyici, çizilmelere karşı dayanıklı safir Kristal cam standart özellik olarak sunuluyor.



LOUIS ERARD'IN YENİLİKLERİ Louis Erard'ın mevcut koleksiyonları arasında önemli bir yeri olan Heritage koleksiyonuna yeni renk ve hasır kordon seçenekleri ekleniyor. Klasik ve şık modelleri ile dikkat çeken koleksiyona son yılların yeniden parlayan yıldızı hasır kordon eklenmiş, ve tarz sahibi erkeklerin vazgeçilmez aksesuarı olmaya şimdiden aday olmuş. 41 mm kasa çapına sahip modellerde siyah ve beyaz kadran rengi kullanılmış, çelik ya da pembe altın kaplama olarak üretilen saatler; kuzu derisi özel kahve rengi kayışları ile farklarını ortaya çıkartıyorlar. ETA 2824 mekanizmanın kullanıldığı saatler; ufak bir tarih göstergesi ile minimalist tasarımını gözler önüne seriyor. Parlama yapmayan safir camın kullanıldığı modellerde saatin arka bölümünde de safir cam kullanılarak mekanizmanın görünmesi sağlanarak saatin güzelliği kullanıcıların beğenisine sunulmuş.



Kısa kısa

MICHELIN'DEN REKOR GELİR

Michelin, 2017 yılında tarihi rekorla net gelirini yükseltti. Fransız üretici, yılı 1 milyar 693 milyon Euro net gelir ile kapattı. Faaliyet gelirini yüzde 12.5 oranında artıran grubun faaliyet geliri böylece 2 milyar 631 milyon Euro olarak gerçekleşti.

YILIN LASTİK ÜRETİCİSİ PIRELLI

Teknolojik inovasyonlar, stratejik müşteri odağı ve dünyanın en prestijli otomobil üreticileriyle iş birlikleri, Pirelli'ye yılın lastik üreticisi ödülünü kazandırdı. Sektör uzmanlarından ve üniversite öğretim üyelerinden oluşan 30 kişilik uluslararası bir panel, 2018 Uluslararası Lastik Teknolojileri İnovasyon ve Başarı Ödülleri'nde (Tire Technology International Awards for Innovation and Excellence 2018) Pirelli'yi yılın lastik üreticisi seçti.

GOODYEAR'A YILIN TEDARİKÇİSİ ÖDÜLÜ

Goodyear; Fiat Chrysler tarafından, göstermiş olduğu müşteri odaklılık, esneklik ve şeffaflık ile yılın en iyi şasi tedarikçisi seçildi. FCA, şasi sektörünün bu önemli ödülü için ilk defa bir lastik üreticisini seçti.

"Türkiye'nin her şehrinde hizmet verebiliyoruz"

Dünyanın en büyük sigorta şirketlerinden biri olan Allianz, Türkiye'de de en güvenilir markaların başında geliyor. Biz de sigorta sürecinin nasıl işlediği ve Allianz'ın müşterilerine neler sunduğunu öğrenmek için markanın Türkiye Operasyonlar Genel Müdür Yardımcısı Tolga Gürkan ile keyifli bir röportaj gerçekleştirdik.



Öncelikle sizi tanımak açısından, kısaca kariyerinizden bahsedebilir misiniz?
Tolga Gürkan: 95 yılı Boğaziçi Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü mezunuyum. Mezun olduktan sonra iki sene Ford-Otosan pazarlamada çalıştım. Peşine yurt dışında master yaparak, sekiz yıl yurt dışında yönetici danışmanlığı yaptım. 2008 senesinde de Allianz'a geçtim.

Günümüzde hız her şey demek. Özellikle de tüketici açısından. Bu konuda müşterilerinize sunduğunuz olanaklar nelerdir?
T.G.: Bizim için son üç-dört yıldaki en önemli odak noktamız müşteri memnuniyeti. Öncelikle geçtiğimiz sene bir ortaklıkla Allianz Oto Hizmet servisini kurduk. Burada çok hızlı bir şekilde tespit ve onarımla araçlarını sahiplerine teslim edebiliyoruz. Bunun haricinde belli limite kadar olan hasarlarda, hızlı hasar projemiz var. Burada da belli ön kontrollerden geçmiş hasarları eksper onayı beklemeden dosya onayını verebiliyoruz. Bu şekilde çok ciddi müşteri memnuniyeti yakaladık.

Hem sigorta hem de diğer büyük şirketlerde bürokrasi sorunlarıyla karşılaşabiliyoruz. Bir işlemin gerçekleşmesi için birkaç onaydan geçmesi gerekebiliyor. Bu konuda bir projeniz olduğunu biliyoruz. Biraz bahsedebilir misiniz?
T.G.: Hasar süreci doğası gereği çok kolay bir süreç değil. Bu süreci müşteri açısından nasıl daha kolaylaştırırız diye düşünerek şu noktaya geldik; müşteriler istediği bilgiye anında ulaşabilmek istiyor. Tabii sürecin içerisinde servis, eksper, sigorta şirketi gibi bir çok farklı organizasyon olabiliyor. Biz bu noktada "bire bir hasar" hizmetini hayata geçirdik. Buna göre müşterilerimiz sms veya telefon yoluyla direkt olarak bizim hasar yetkililerimizle iletişime geçebiliyor. Bu şeffaflık sayesinde müşteriler kendilerini daha güvende ve daha rahat hissediyor.

Birçok insan kaza sonrasında ne yapması gerektiğini hiç bilmiyor bile. Sizin müşterilerinize bu konuda bir desteğiniz var mı?
T.G.: Evet, biz bu konuda teknolojiyi üst seviyede kullanmaya çalışıyoruz. Müşterilerimize kaza durumuna veya hasar durumuna göre hangi belgeleri hazırlamaları, hangi aşamaları izlemeleri gerektiği gibi bilgileri içeren kişiye özel video'lar gönderiyoruz. Ayrıca bunu sadece kaza sonrası için değil, poliçe aşaması için de yapıyoruz.

Allianz, hızla büyeyen sigorta pazarında daha büyük bir pay almak için dijitalleşmeye önem veriyor

Kullanıcıların en çok zorlandığı noktalardan biri de pert durumu gibi zorlu durumlarda müşterilerin zararlarını tazmin etmesi. Bu süreç çok uzun ve çok zorlu olabiliyor.
T.G.: Pert durumları da bire bir hasar uzmanları ile yönetiliyor. Dolayısıyla müşteriler de tüm süreçte bizimle beraber hareket ediyor. Orada belli prosedürler var onları takip ediyoruz. Tabii ki işin doğası gereği normal hasara göre süreç biraz daha fazla uzayabiliyor. Ancak son zamanlarda yaptığımız müşteri memnuniyeti anketlerinde, o konuda da çok fazla yol kat ettiğimizi görebiliyoruz.

Sizin eklemek istediğiniz noktalar var mı?
T.G.: Hasar süreci bizim için çok önemli. Biz buna sürekli yatırım yapıyoruz. Hatta Allianz grubu içerisindeki en iyi uygulama sunanlardan biriyiz. 1500'den fazla anlaşmalı servisimiz var. Bu sayede Türkiye'nin her bölgesinde, her şehrinde müşterilerimize hizmet verebiliyoruz. Onların kalitesini, hizmet performansını çok yakından takip ediyoruz. Yaklaşık 100 kişiden oluşan bir oto hasar departmanımız var. Bununla birlikte aslında en çok vurgulamak istediğimiz detay, biz müşteri odaklılığa çok önem veriyoruz. Onların beklentilerini anlamaya çalışıyoruz. Ve teknolojiyi de en üst düzeyde kullanmaya çalışıyoruz.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel



Mercedes GLB



Volvo XC40 T5 Twin Engine



VW Touareg



Audi Q3



VW T-Cross



Jaguar I-Pace



BMW X3 e

SUV'ların temiz geleceği

Aslında nadiren gerçek bir arazi aracı olarak tasarlanıyorlar. Ama bunun hedef kitle için önemi olduğu da söylenemez. Çünkü üreticiler ürün gamındaki SUV modellerle çok ciddi satış adetlerine ulaşıyor. Tüketici bu otomobilleri teknik olarak bir arazi aracı olup olmadığına bakmaksızın seviyor ve alıyor. Ancak üreticilerin işi kolay değil. Daha ağır gövde ve daha geniş alın alanı ile 2020 yılında geçerli olacak olan 95 g/km CO_2 salınım değerini tutturmak için çok çalışmak ve teknik anlamda yeni çözümler geliştirmek zorundalar...



Audi'nin formülü: Yarı hibrit ve doğal gaz

Audi, bu yıl iki adet sıra dışı SUV model tanıtacak. Bir yanda popüler ve çok sevilen kompakt SUV Q3'ün ikinci nesli, diğer yanda ise iki tonun üzerinde ağırlığa sahip elektrikli e-tron quattro... Bu araç, Audi Geliştirme Başkanı Peter Martens'e göre "tüm sorunların kesin çözümü değil" ve bu nedenle yine bir benzinli motorla yollara çıkıyor.

"Biz benzinli motorun yarı hibrit bir çözümde kullanılması gerektiğini düşünüyoruz. Böylece performans ve yakıt verimliliği noktasında dizel seviyesinde bir yapı elde edebiliyoruz. Bunun dışında kısa vadede değişken oranlı sıkıştırma oranıyla verimlilik daha da artırılabilir. Uzun vadede ise sentetik akaryakıtları çözüm olarak görüyoruz. Bu gerek benzin, gerek dizel ve gerekse gaz için geçerli" diyerek duruma netlik kazandırıyor Martens. Q3 şimdilik geleneksel benzinli ile yollara çıkacak. Ancak MQB platformu orta vadede 150 HP gücünde TSI ve iki adet elektromotorun kombinasyonundan oluşan bir plug-in hibrit çözüme izin veriyor.

Sistem toplamda 30 km elektrikli menzil sunuyor.

Yarı hibrit daha da gelişiyor

2019 yılında 24 Volt beslemeye sahip benzinli motorlar devreye alınacak. Bu sistemde trafik lambaları ve kavşaklarda harekete geçerken veya karayolu ile otoyolda süzülürken benzinli motor devreden çıkıyor. Böylece günlük kullanımda 0.5 lt/100 km'ye varan bir yakıt ekonomisi öngörülüyor. Buna bir de daha etkin bir aerodinamik yapı ekleniyor. 2020 yılında devreye alınması planlanan Q4, satış başlangıcıyla birlikte bu motorlarla yollara çıkacak ve daha alçak tavan yapısıyla rüzgârı daha rahat yaracak. Tavanı alçalan bir diğer model de 2018 yılı ortalarında satışa sunulması planlanan Q8, daha büyük daha ağır ve daha heybetli olan Q7 ile aynı teknik yapıyı paylaşıyor. Ayrıca bu sınıfın müşterileri plug-in hibrit teknolojisi için talep edilen ilave paraları ödemeye hazır. A8 50 TDI ve 55 TFSI modellerinde kullanılan 48 Volt besleme teknolojisi de bu ürünlerde kullanım bulacak.





BMW, elektrikli çözümleri yan raflardan alıyor





BMW Geliştirme Başkanı Klaus Fröhlich'e göre: "Özellikle 1 Serisi gibi giriş seviyesi modellerde elektrikli çözümlerin maliyetleri yüksek kalıyor ve bu müşteriye ağır geliyor." Bu nedenle BMW cephesi elektrikli çözümü mümkün olan en alt model olarak X3'te devreye alıyor. Kullanılan teknoloji ise i8 veya i3 olmak üzere markanın elektrikli otomobil markasının raflarından alınacak. Bataryalı elektrikli modeller için bağımsız bir platform oluşturmak, ne yazık ki markanın genel satış adetleri göz önüne alındığında pek mantıklı görünmüyor. Dolayısıyla standart içten yanmalı motora sahip otomobillerin aynı zamanda elektrikli alt yapıya da uygun olması gerekiyor.

Arkadan itişli BMW modellerinde kullanılan Cluster adındaki platform her iki teknik yapıyı da karşılayacak mimariye sahip. Plug-in hibrit bu platforma ciddi teknik dönüşüme gerek olmaksızın uygulanabiliyor. Dolayısıyla gelecek modellerde de bu yapı karşımıza çıkabilir. X7 için zaten yeşil ışık yakılmış durumda,önümüzdeki yıl seri üretime girecek.

Çok değil iki yıl kadar sonra coupe tarzında tasarımıyla X8 onu takip edecek. Her iki seçenekte de 260 HP gücündeki 2.0 litre hacimli dört silindirli turbo benzinli motoru 150 kW gücünde bir elektromotor destekliyor.

İddialı tüketim hedefi: 2.0 lt

Geliştirilen yeni modellerdeki elektrikli menzilin 100 km ve yakıt tüketiminin ise 2.0 lt/100 km civarında olması öngörülüyor. Hem de yeni reel günlük kullanım normu WLTP'ye uygun olarak ölçüldüğünde. SUV ürün gamının diğer ucunda X1 ve X2 modelleri yer alıyor. 225xe adındaki teknik çözümde, turbo benzinli motor gücünü ön aksa aktarırken iki adet elektromotor gücünü arka aksa aktarıyor. Peki, sadece içten yanmalı motora ne oluyor? "Şimdilik yoluna devam ediyor, ancak yakıt verimliliğini artırmak üzere örneğin enerji geri kazanımı gibi teknolojilere imkan tanıyan 48 Volt besleme ile destekleniyor. Böylece müşterinin sürüş keyfine gölge düşürmeden iki haneli CO_2 emisyon salınım değerleri mümkün olabilecek" diyor Fröhlich.

Alternatif çözümler



Jaguar I-Pace İngiliz üretici henüz bu yılın yaz aylarında 400 HP gücündeki elektrikli modelin seri üretim versiyonunu tanıtacak. NEFZ normuna göre 500 km menzil öngörülüyor.



Land Rover Defender Efsane modelin sadık hayranlarının 2021 yılına kadar beklemesi gerekecek. Arazi aracının standart motorlar dışında bir de 100 km menzile sahip plug-in hibrit versiyonu olacak.



Nissan Qashqai 2019 yılının sonlarında devreye alınacak olan üçüncü nesil Qashqai'nin motor kaputunun altında 115, 140 ve 160 HP gücünde tamamen yeni 1.3 litre hacimli bir motor görev yapacak.


EQ A


GLA


GLB

Mercedes'in ürün çeşitliliği dizel plug-in hibrit çözümlere kadar uzanıyor

Mercedes Geliştirme Başkanı Ola Källenius önümüzdeki birkaç yıl boyunca işinin zor olduğunun bilincinde. "Yeni nesil motorlara yapmış olduğumuz milyarlarca Euro tutarındaki yatırımın önce karşılığını vermesi gerekiyor. Bu ise birkaç yıl sürecektir. Ancak bu yeni ürün ve teknolojiler geliştirmiyor olduğumuz anlamına da gelmiyor. Yani yeni teknolojiler ve yenilikçi çözümler geliştirmeye devam ediyoruz. Sonuç olarak sahip olduğumuz tüm teknolojileri ve geliştirmekte olduğumuz yeni teknolojileri otomobilleri elektrikle geleceğe hazırlama noktasında birbirleriyle ilişkilendirmemiz gerekiyor" diyor.

Mercedes, otomobilleri elektrikle geleceğe hazırlama konusunu,elektrikli araçlara yönelik bağımsız bir platform ve hatta bağımsız bir marka üzerinden yürütüyor. Açılışı ise 2019 yılı başında EQ C adındaki SUV yapacak. 408 HP güç ve 500 km menzil gibi değerler oldukça iddialı. Onu 2021 yılında EQ A adında 30 cm kadar daha kısa bir model takip edecek. Tasarımsal farklılıklar oldukça minör. Özellikle ön tasarım EQ C'den ayırt edilemeyecek kadar yakın. 2016 yılında lanse edilen konsept otomobilde olduğu gibi tasarım çizgisi gibi yan aynalar da yerini kameralara bırakacak.

Kompakt sınıf yenileniyor

MFA2 adındaki platformu kullanan kompakt SUV modeller yenilenirken geleneklere daha sadık bir formla yollara çıkacak. İkinci nesil GLA 2019 yılında ve daha büyük GLB ise 2020 yılında yollara çıkacak. Her iki otomobilde de Daimler'in Renault-Nissan ile birlikte geliştirdiği dört silindirli 1.3 litre hacimli yeni motor 140 HP ve 160 HP güç versiyonlarıyla satışa sunulacak. Bir üst basamakta 14 HP elektrikli anlık desteğe sahip, dört silindirli M-264 koldu motor 272 HP'ye kadar güç seçenekleriyle devreye girecek.

Bu motor, OM-654 dizel motor ailesiyle birlikte 2019 yılında makyajlanacak olan GLC'de de görev yapacak. Ayrıca bu motorun bir de plug-in hibrit versiyonu da olacak. Dahası henüz bu yıl GLC'nin F-Cell adında bir yakıt hücreli versiyonu da üretim programına dahil olacak. Bu versiyon 200 HP güç üretiyor ve su dışında elektrikle de yola çıkabiliyor. Salt elektrikli olarak 50 km gidebilen olan araç, toplam 437 km menzile sahip olacak. ▷

Seat'ın stratejisi: Pahalı modellere pahalı hibrit teknolojisi

Boşuna dememişler "son gülen iyi güler" diye. Ateca adeta yok satıyor. Arona ise gün sayıyor. Yedi koltuklu Ateca yaz aylarında satışa sunulacak. Her biri de alışıldık içten yanmalı motorlarla satışa sunuluyor. Ancak markanın hedefleri büyük. Seat, 2020 yılında alçak tavanlı heybetli sportif bir crossover ile üst fiyat segmentine giriş yapıyor. Marka oldukça dinamik bir plug-in-hibrit modele para yatıracak müşteriler bulmayı hedefliyor. Seat, takip eden 10 yıllık süre boyunca ürün gamını elektrikle geleceğe hazırlama aşamasına geçecek. Marka bağlı olduğu VW Grubu'nun raflarından anlık olarak ek güç üretimi sunan yarı hibrit, ayrıca kısa süreliğine de olsa salt elektrik enerjisi ile yol alabilen elektrikli çözümler sunacak. Peki, o tarihe kadar? Seat, o tarihe kadar tüm modellerinin doğalgazlı versiyonlarıyla yoluna devam edecek.



CUV

Skoda kendi bataryasını üretiyor



Vision E

Çek üretici bundan sonraki süreçte VW Grubu'nu batarya ve plug-in hibrit teknolojisiyle besleyecek. Dolayısıyla Skoda'nın bizzat bu teknolojilerle araç üretmesi de zor olmasa gerek. Açılışı 2019 yılında Superb yapıyor. Çok geçmeden markanın ilk SUV modeli Kodiaq devreye alınacak. 2020 yılında ise ilk seri üretim salt elektrikli model olan Vision E üretim programına dahil olacak. NEFZ normuna göre 500 km'ye kadar menzil vaat eden modelin ayrıca 2021 yılında bir de coupe türevi satışa sunulacak. Her iki modelde de isteğe bağlı olarak ikinci bir elektromotor arka aksta konumlandırılacak. Böylece elektrikli araçlarda dört tekerlekten çekiş konsepti tesis edilmiş olacak. Skoda, bu çözümü diğer SUV modellerinde de sunacak. İlk denemelerde TSI motoru destekleyen arka aksa entegre 20 kW gücünde bir elektromotor görev yapıyor. Bu yapı doğal olarak sürüş dinamiklerini de olumlu edecektir.

Volvo elektrikliye ağırlık veriyor



Polestar 2



XC40 T5 Twin Engine

İsveçli üreticinin rotası net: 2019 yılı itibarıyla her modelin bir elektrikli çözümü olacak. Volvo bugün bile dört adet plug-in hibrit model sunuyor. Üstelik bunlar, markanın SUV modellerinden XC60 ve XC90'ın en güçlü ve en üst motor seçeneğini oluşturuyor. Yazın bunlara markanın CMA adını verdiği kompakt modüler platformu kullanan ilk model olan XC40 da dahil olacak. XC40'ta 180 HP güç üreten üç silindirli turbo benzinli motor devreye giriyor. Bu motor yedi oranlı çift kavramalı otomatik şanzıman ve 55 kW gücünde elektromotorla kombine ediliyor. Sistem 9ç7 kWh kapasiteli batarya tarafından besleniyor. Dört tekerlekten çekiş var mı? Hayır, yok. Her iki motor da ön tarafta konumlandırılmış durumda. Arka aksa mekanik bir bağ şimdilik planlanmıyor.

2021 yılına kadar beş adet elektrikli model

Marka ayrıca bataryalı elektrikli modelleri de üretim programına dahil edecek. Bunlardan biri yan markanın ikinci modelini oluşturan Polestar 2. Bu araç aynı zamanda Volvo'nun 2021 yılına kadar satışa sunmayı planladığı beş adet bataryalı elektrikli aracın ilkini oluşturacak. Polestar 2 de CMA platformu üzerine yükselecek ve donanım seviyesine bağlı olarak 100 kWh kapasiteye varan farklı bataryalarla beslenecek. Çin'de üretilecek olan bataryalı elektrikli modellerin 400 km'nin üzerinde menzil sunması öngörülüyor.

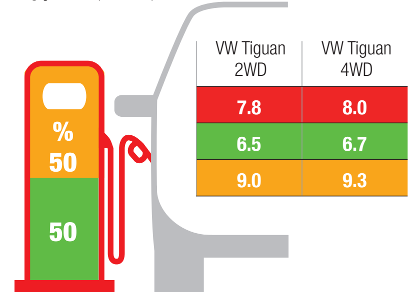
auto motor und sport **TÜKETİM ÖLÇÜMÜ**

Dört tekerlekten çekiş daha fazla mı tüketiyor?

İki tekerlekten çekişli bir SUV ile dört tekerlekten çekişli bir SUV arasında yakıt tüketimi farkı olup olmadığını, varsa ne kadar fark ettiğini görmek için altı ileri manuel şanzımanla kombine edilen 150 HP gücünde 1.4 TSI motora sahip iki adet VW Tiguan'ı karşılaştırdık. Her iki araçta da stop/start özelliği dışında silindir kapatma özelliği bulunuyor. Artı 85 kg anlamına gelen dört tekerlekten çekiş sistemi, elektronik kontrollü çoklu plaka ile çalışıyor ve sadece gerektiğinde devreye girerek arka aksa güç transferi yapıyor. Her iki araç da eko tüketim parkurunda 388 km yol yaptı ve bu arada özenle kullanıldı. Ardından otoyolda akıcı trafikte maksimum 160 km/s hıza kadar 506 km yol yaptılar. Yapmış olduğumuz ölçüm sonrası ulaştığımız rakam ise komik. Aradaki fark sadece 0.21 lt/100 km.



Test tüketimi
Oranlar:
Yüzde 50 **Ekonomik:** Oldukça özenli kullanım (388 km)
Yüzde 50 **Otoyol:** Akıcı trafikte maksimum 160 km/s hıza kadar sürekli olarak trafik akışı içerisinde yer değiştirerek (506 km)



VW Tiguan 2WD	VW Tiguan 4WD
7.8	8.0
6.5	6.7
9.0	9.3

VW’nin reçetesi: Önce küçül, sonra elektrikle devam et

T-Cross

Touareg



Alman üretici Golf formatındaki T-Roc'un ardından yaz aylarında markanın bugüne kadar satışa sunacağı en küçük SUV olan T-Cross modelini programa dahil edecek. Ailenin en büyük SUV modelini ise yine Touareg oluşturacak ve yazın üçüncü nesil olarak satışa sunulmaya başlanacak. Ağırlığı 200 kg kadar düşürecek olan yeni platform dışında yakıt verimliliğini artıran yeni motorlar da devreye alınıyor. Yeni 3.0 litre hacimli V6 turbo benzinli ve SCR kat ile donatılan yeni V6 TDI bu motorlardan bazıları. Aslında Audi Q7 örneğinde olduğu gibi bu motordan bir plug-in hibrit sunulması düşünülebilirdi. Ancak VW bunun yerine dört silindirli benzinli motoru destekleyen elektromotorla 381 HP sistem gücü üreten bir benzinli PHEV sunacak.

Çok büyük ve çok pahalı mı? O zaman daha küçük modellerle devam edelim. T-Cross ve T-Roc kadar 2019 yılında bir coupe türeve kavuşacak olan Tiguan da 2019 yılı itibarıyla yüksek yakıt verimliliği sunan farklı elektrikli çözümlere sahip içten yanmalı motorlarla yollara çıkacak. Bunlar içerisindeki en basit çözüm güç gereksiniminin olmadığı durumlarda motoru devre dışı bırakan Blue-Motion. Bu arada ikinci bir batarya elektrikli sistemleri besliyor.

Zengin çeşitlilik

Yakıt verimliliğini artırmak üzere 1.5 TSI motor VGT turbo ile donatılıyor. Bir üst basamak olarak benzinli motorda 48 Volt besleme ve ilave 100 Nm tork üreten marş jeneratörü devreye giriyor. Böylece benzinli motor daha uzun süreler kapatılabiliyor. Salt elektrikli sürüş için üçüncü bir versiyon sunuluyor. Bu versiyonda ya şanzımana ya da arka aksa 20 kW gücünde bir elektromotor entegre ediliyor.



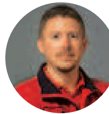
Tiguan Coupe

EMİSYON ÖLÇÜMÜ

Çevreci SUV'lar

Emissions Analytics ile birlikte yapmış olduğumuz NOx ve partikül ölçümlerde aşağıdaki modeller gelecekte geçerli olacak olan RDE sınır değeri 168 mg/km NO_x ve 6 x 1011 partikül sınır değerinin altında aldılar:

	Dizel (NO_X)			Benzin (partikül)	
	Audi Q3 2.0 TDI (150 HP) qu.	VW Tiguan 2.0 TDI (150 HP) 4M	VW Tiguan 2.0 TDI (204 HP) 4M	BMW X1 xDrive 20i	Renault Kadjar 1.2 TCe 4x2
Emisyon	79 mg/km	109 mg/km	100 mg/km	0.2×10^{11}	1.1×10^{11}



SONUÇ

Otomobil kadar çevreci bir SUV mu? Hayır!

Teknolojik alandaki gelişmeler yeni motor ve aktarma organları çözümlerini beraberinde getirirken bu da yakıt verimliliğini artırmaya devam ediyor. Motorların elektrikle geleceğe hazırlanması sayesinde uygulanan çözüme bağlı olarak yakıt verimliliği yüzde 10 ila yüzde 30 arasında artıyor olsa da ne yazık ki plug-in hibrit teknolojisi hâlâ oldukça pahalı bir çözüm. Bunun dışında daha hafif gövde ve daha aerodinamik yapı da yakıt verimliliğini destekliyor. Yine de tüm bu çözümlere karşın SUV'lar, bir sedan veya bir station wagon kadar verimli olamıyor. Sonuç olarak SUV'lara uygulanan bütün bu teknolojik çözümler sedan ve station wagon otomobillere de uygulanıyor. Ayrıca SUV satın alacak olanlar mutlaka göz önünde bulundurmalı ki; daha ağır, daha yüksek ve daha fazla alın alanına sahip bir otomobil alıyorlar.

SÜRÜŞ İZLENİMİ

DS 7, plug-in hibrit ile yollarda

Citroen'in yan markasının SUV modeli 300 HP'nin üzerinde güç üretiyor ve 60 km salt elektrikli sürüş menzili sunuyor

Aslında DS 7 Crossback E-Tense 4x4 2019 yılı ortalarında satışa sunulacak. Ama biz şimdiden Paris yakınlarındaki eski bir askeri alanda plug-in hibrit araç ile birkaç tur atabiliyoruz. Dinamik tasarımlı SUV, 4x4 modunda tamamen elektromotorla harekete geçiyor. Ön ve arka aksta konumlandırılan her biri 80 kW gücündeki iki adet elektromotor 100 km/s hıza kadar otomobili kesintisiz bir şekilde ivmelendiriyor. Seri üretim versiyonun elektromotorla 135 km/s hıza ulaşması öngörülüyor. Arka koltuğun altına gizlenen 13 kWh kapasiteli bataryalarla beslenen elektromotorlar 60 km elektrikli sürüş menzili sunuyor. Hibrit modunda gerek sesi, gerekse de çekiş gücüyle kendini hissettiren 200 HP gücündeki 1.6 litre hacimli turbo benzinli motor devreye giriyor. Toplam 300 HP güç ve 450 Nm tork üreten sistem DS 7 Crossback'i sadece 7.0 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırmayı başarıyor. Buna bir de dört tekerlekten çekiş sisteminin de katkısıyla yere iyi tutunan ve güç kayıpları olmayan yapı da eklenince ortaya son derece keyifli bir sürüş çıkıyor. Ancak ne var ki virajlar o kadar eğlenceli olmuyor. İki ton civarındaki ağırlık viraj performansını olumsuz etkiliyor. Marka yine de 2023 yılına kadar DS satışlarının yüzde 80'inin hibrit ve elektrikli olmasını öngörüyor.



Yazı: Jens Dralle; **Fotoğraf:** Markus Krueger (1), Hans-Dieter Seufert (1); **Bilgisayar çizimleri:** Christian Schulte



Mert Yılmaz
@MertYilmazRS
mert@automotorsport.com.tr

Concorde'la uçuşa geçtim

Geçtiğimiz ay bir delilik daha yapıp Renault 21 Concorde aldım. 1991 model, hiç LPG takılmamış, kazası olmayan hatta birçok yerinde orijinal boyası duran bir otomobil... Tabii lafa böyle başlayınca kusursuz bir otomobil olduğunu düşündüz ama maalesef durum öyle değil. Zaten öyle olsaydı almazdım, uğraşmayı seviyorum, elimde değil. Neleri mi var? Daha doğrusu neleri mi yok? Öncelikle bu otomobillerin hastalığı olarak kapı döşemeleri bitmiş. Ön koltukta yırtık var. Direksiyonun üst tarafını resmen fare yemiş. Tamam 27 yaşında bir otomobil ama bir insan otomobiline nasıl bu kadar zarar verebilir anlamıyorum. Bir direksiyon simidini o hale getirmek için asit falan sürmek lazım herhalde.

Onun dışında, ilk yağmur yağdığında içeri su girme problemimizin olduğunu da anlamış bulunuyorum. Kapı fitillerinin altında ufak çürükler var ve tahminim suyun huradan girdiği yönünde. Tabii elektrik aksamında da sıkıntılar var. Elektrikli sağ kapı camı inip-kalkmıyor. Merkezi kilit çalışıyordu ama sağ camın elektrik aksamıyla boğuşurken sanırım ben bozdum (!) Motor harareti yükseldiğinde fan açıyor ama düştüğünde durmuyor. Durdurmak için kontağı açıp-kapatmanız gerekli. Ne çok şikâyet ettin dediğinizi duyar gibiyim. Aslında sikâyet etmiyorum böyle ufak sorunlar olsun ki, ben de tamir etmeye uğraşayım.

Motora gelince, hiç LPG takılmadığı için saat gibi. 250 bin km civarında ama sorunsuz. 2.0 lt civarında bir motor için güçsüz tabii ama hacim avantajıyla torku yüksek. Yani gücü 1.6 lt gibi ama torku daha yüksek. Gövde de günümüz otomobilleri gibi ağır olmadığı için performansı yerinde. Babamda da bu otomobilden vardı, o yüzden hatırlıyorum, yakıt tüketimiden hiç şikâyet etmezdi. Ama o otomobili aldığımızda iki yaşındaydı. Concorde'u Tekirdağ civarından aldım. Benzin ışığı yanıyordu ve 70 TL'lik yakıt aldım. Yol bilgisayarını sıfırladım ve sakince çıktım yola. Yaklaşık 100 km sonra evdeydim. Yakıt göstergesi dijital olduğu için depoda kaç litre olduğunu net olarak görüyorsunuz. İlk önceleri yol bilgisayarı bozuktur dedim ama eve geldiğimde ortalama tüketimim 7.2 lt/100 km'ydi. Yalan söylemeyeceğim, yol boyunca iki-üç trafik ışığı hariç hiç durmadım. Trafik bir kere sıkıştı o da uzun süreli değildi ama arada motorun durumunu kontrol etmek için gazladım da. Ne olursa olsun, kökleri 70'lere dayanan 2.0 litre sekiz supaplı bir motorun bu kadar az yakması sinir bozucu. Bu motora Fransızlar Douvrin adını veriyor. Tabii ilk nesiller karbüratörlü ve PSA ile birlikte geliştirilmiş. Yani Peugeot ve Citroen modellerinde de karşımıza çıkabiliyor. Ayrıca Renault, daha sonraki dönemlerde bu motorun turbo versiyonunu da üretti ki ben de hatırlarsanız 21 Turbo da vardı. İlgi çeken bir başka türevi de 12 supaplı 136-140 HP versiyondur. Bu motoru Renault 21 TXi'de ve Safrane gibi modellerde görmek mümkün. Yani J kodlu motor 1996 yılına kadar görev yapmaya devam etti.

Neyse konumuza dönelim, şimdilik Renault 21 Concorde'umla çok mutluyum. Aklıma gelmişken, üstündeki kötü lastiklere rağmen çok da iyi bir yol tutuşu var. Arka frenler kampana ama yeterince iyi yavaşlıyor. ABS yok ama panik fren yapsanız da lastikler kilitlenme eğilimində değil. Tabii aks körüğünün patlak olması dolayısıyla gelen uğultuyu saymıyorum. Daha hiçbir geliştirme yapmadım ama zamanla sizlere otomobilin son durumunu aktarırım. Hatta Youtube'daki Benzin TV'de bir seri video yapmayı bile düşünüyoruz. Kısaca beni keyifli uğraşla dolu aylar bekliyor...

FOKUS POKUS MEDYA

İmtiyaz Sahibi: Yaman Yılmaz
Yayın Yönetmeni: Yaman Yılmaz, Volkan Demirkuşak
Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu): Mert Yılmaz
Görsel Yönetmen: Ersen Akçay
Yazı İşleri: Özerk Ihlamur
Katkıda Bulunanlar: Rahşan Gülşan, Yağız Avcı, Aras Dinçer, Hatice İrem Güneş, Osman Yavuz, Egemen Atiyar, Talha Özkaya

Fotoğraf Editörü: Alp Emre Göksel

FPM Yayın Direktörü: Ahmet Armağan

automotorsport.com.tr
Online Direktörü: Onur Okumuş

Reklam Müdürü: Melis Kayahan

Licensor: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Presidents: Dr. Volker Breid / Norbert Lehmann
CEOs: Dr. Volker Breid / Henry Allgaier
Director Business Development & Strategy International: Barbara Groscurth

Yazışma Adresi: Fokus Pokus Medya, Dikilitaş Mah. Ayazmadere Cad. 34/4 34349 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Doğan Dağıtım Satış Pazarlama Matbaacılık Ödeme Aracılık ve Tahsilat Sistemleri A.Ş.
Basımcı: Matsis Matbaa Hizmetleri
Basıldığı Yer: Tevfik Bey Mah. Dr. Ali Demir Cad. No: 51 Sefaköy/ İstanbul
0212 624 21 11
www.matbaasistemleri.com

Yayın türü: Yerel, süreli, aylık

auto motor & sport **İletişim Hattı**
www.automotorsport.com.tr
Tel: (0 212) 356 84 00
iletisim@automotorsport.com.tr
Abonelik: automotorsport.com.tr/abone
IBAN: TR33 00046 00571 888 0000 24 928

auto motor & sport
Yayınlandığı ülkeler
Türkiye
Almanya
Bulgaristan
Çek Cumhuriyeti
Çin
Hırvatistan
İsveç
Macaristan
Norveç
Polonya
Romanya
Slovakya

auto motor & sport **Ailesi**
Diğer yayınlar
auto test (Arjantin)
autopista (İspanya)
auto illustrierte (İsviçre)
Automovil (Meksika)



Ahmet Armağan
@ahmet_armagan
ahmet@automotorsport.com.tr

Bir zamanlar tuning

Tuningli, diğer bir deyişle modifiyeli otomobiller. Bir zamanların adeta yaşam tarzı haline gelen bu otomobilleri artık hiç görmüyoruz. Peki neden?

Ben ve sektörde tanıdığım birçok arkadaşım bu furyadan geçip otomobil dergilerinde çalışmaya başladı. Yanılmıyorsam 1999 yılının sonlarıydı ve mIRC'deki chat odalarından birinde kendimi en az benim kadar delirmiş otomobil hastaları arasında buldum. Sonra yıllar yılları kovaladı, tuning gençler arasında adeta bir yaşam tarzı haline geldi. O dönem ben de Fiat Bravo HGT sahibiydim ve neredeyse haftanın dört gününü sanayide geçiriyordum. Fast and the Furious filmi çıkmıştı ve insanlar otomobillerini oradaki otomobillere benzetmeye çalışıyordu.

Herkes bütçesine göre standart olarak aldığı otomobiline kimi zaman görsel kimi zaman da teknik anlamda geliştirmeler yapıyordu. Hava filtresi bir otomobilin olmazsa olmazıydı ve filtrenin rengine göre beygir kazandırdığını söyleyen tuningçiler vardı. Oysa ki otomobile güzel bir hava emiş sesi dışında güç anlamında hiçbir katkısı yoktu.

Peugeot ve Honda'lar çok popülerdi. Subaru Impreza ve Mitsubishi EVO sahibi biriyseniz ayrıcalıklıydınız. Çünkü bu otomobillere ulaşmak hem çok zordu hem de modifiye etmek oldukça maliyetliydi.

Örneğin 1.4 lt'lik bir Peugeot 206 sahibi otomobilini görsel olarak body-kit ve müzik sistemiyle donatır, büyük jantlar alıp, spor yaylar takarak yere daha yakın bir görünüm kazandırırdı. Ama otomobil 206 GTI ise egzoz, chip tuning, süspansiyon gibi ekipmanlar değiştirilir, otomobil o günün şartlarında maksimum verime ulaştırılırdı. Subaru sahipleri ise daha köklü değişimlerle otomobillerini çok daha yüksek beygirlere ulaştırırdı. Drag yarışları, buluşmalar derken aslında bu kavram beraberinde geniş bir sosyal çevre de yaratmıştı. Sonraları işler bir hayli değişti.

Otomobil markaları donanımlı modeller sunmaya başladı. Orijinal body-kitler, büyük şık jantlar ve son derece keyif veren müzik sistemleri...

Başlarda bunları da değiştiren kullanıcılar yok değildi. Fakat son yıllarda otomobiller öylesine şık ve sportif görünüyor ki, kimse aracının orijinalliğini bozmak istemiyor. Bu da beraberinde tuning kavramının son bulmasına neden oluyor.

Bunun paralelinde tabii başka bir hobinin geliştiğini de söylemeliyim. Artık akıl almaz beygir güçlerine sahip süpersporları oto sanayilerde ve Instagram'da görür hale geldik. 1000 HP'nin üzerinde Porsche'ler, 750 HP'lik Mitsubishi EVO'lar... Bunlar tabii elle gösterilecek kadar az ve artık sadece profesyonelce tasarlanmış proje otomobilleri olarak yapılıyor.

Geçmişte benim de bir süre içinde yer aldığım bu dünyaya kafamı çevirip baktığımda şimdilerde orijinalliğin çok daha güzel göründüğünü söyleyebiliyorum. Ama yine de gücünü belli etmeyen, süspansiyonu taş gibi, dev fren disklerine sahip roll-cage'li bir cadde otomobiline hayır demem.

Opel

INSIGNIA

Insignia Ruhu Exclusive Özelliklerle Buluştu.
INSIGNIA EXCLUSIVE.



Bir otomobilde hayal ettiğiniz tüm konforun ve lüks sınıf özelliklerinin bir arada olduğunu düşleyin. Insignia'nın Exclusive donanımına **özel İç ve Dış Tasarım Paketi onu tasarımda bir üst sınıfa taşıyor ve 15 Farklı Özel Gövde Rengiyle** Insignia ruhuna kendi dokunuşunuzu eklemenize imkân sunuyor.



360^0 Çevre Görüş Kamerası ile dar alanlarda ihtiyacınız olan görüş açısına sahip olun.
Akan Trafik Uyarı Sistemi geri manevralarda size doğru yaklaşan araçlara dair sizi uyarır ve görünmez kazaların engellenmesine yardımcı olur.

Araçta görülen donanım ve ekipmanlar Türkiye paketlerinde farklılık gösterebilir veya opsiyonel olarak sunulabilir. Insignia'nın ortalama yakıt tüketimi 4,3 ile 8,7 lt/100 km arasında, CO_2 emisyon değerleri R (EU) 715/2007 ve R (EC) No. 692/2007 direktifine göre, 114/199 g/km arasındadır.



EXCLUSIVE

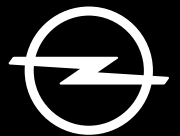


Yolculuk keyfinize olağanüstü görüş özelliğiyle eşlik eden **IntelliLux LED Matrix Farlar** 400 metreye kadar aydınlık bir görüş sunarken, **Head-Up Display özelliği** aracınız hakkındaki tüm bilgileri gözünüzün önündeki ekrana yansıtarak size güvenli bir sürüş sağlar.



Exclusive bir konfor için **Masaj** Özellikli **AGR Onaylı Ergonomik Koltuklar** vücut şeklinize uyum sağlar. Isıtma ve soğutma özelliği ise yolculuğunuzu keyifli bir deneyime dönüştürür.

Güç, kontrol, verimlilik ve dayanıklılık.
Alman mühendisliğinin ürünü Insignia,
sizi exclusive bir deneyim yaşamaya davet ediyor.



GELECEK HERKESİNDİR

auto motor & sport

3 yaşında

Akılda kalanlar

İşte *auto motor & sport* ekibi olarak üçüncü yılımızda hazırladığımız konulardan seçtiklerimiz

Sayı 26
Nisan 2017







Sayı 27
Mayıs 2017



Sayı 31
Eylül 2017





Sayı 32
Ekim 2017

Godzilla şehre indi

Sadece pistte ve yüksek hızda gitmek için tasarlanmış BMW Z4 GT3 yarış otomobili İstanbul trafiğine çıkarsa ne olur? Borusan Otomotiv Motorsport'un şampiyon otomobilini trafiğin yoğun olduğu saatlerde Kuruçeşme-Rumeli Hisarı arasındaki sahil yolunda kullandık.

Bulutların üstünde

İngiliz markanın yeni kurulan Bespoke bölümü, son senelerde heyecan verici modeller üretiyor. Bunlardan biri de çok az markanın ulaşabileceği lüks seviyesinde olan Rolls Royce Ghost Black Badge...

Sayı 33
Kasım 2017

Sayı 34
Aralık 2017

VIP yolculuk

Türkiye'nin en prestijli minibüsleri hangileri diye sorsak sanırım Mercedes Vito ve Volkswagen Caravelle'den başka bir model duymayız. Biz de sınıfının iki en çok satanı ile Trakya Bölgesi'nde bir yolculuğa çıktık...

Sektörden yorumlar

auto motor & sport ailesi olarak üçüncü yaşımızı kutlarken, sektörün önde gelen isimlerinden dergimizle ilgili görüşlerini aldık...



ADİL ŞANLIOĞLU

Volkswagen Ticari Araç Pazarlama Müdürü

auto motor & sport'un bu özel sayısını tebrik ederim. Yayın yaşantısına başladıkları ilk günkü heyecanı ve tutkuyu, her gün üzerine koyarak bizlere yansıtan bu ekibin, daha uzun yıllar başarılı çalışmalar gerçekleştireceğine yürekten inanıyorum. Önümüzdeki yeni yayın yıllarında da birlikte olmayı diliyor, derginin bize ulaşmasında emeği geçen herkese ve değerli okurlarına sevgi ve saygılarımı sunuyorum.



ALİ HAYDAR BOZKURT

Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO

Tarafsız ve ilkeli yayıncılık anlayışı çerçevesinde üç yıldır kesintisiz olarak yayın dönemine devam eden auto motor & sport dergisi, güncel konular ile otomotiv sektörüne ışık tutan mecralar arasında önemli bir paya sahiptir. Önümüzdeki dönemde de sektörel yayınların üstlendiği sorumluluğu başarıyla yerine getireceğine ve objektif haber anlayışını devam ettireceğine olan inancımla auto motor & sport'un tüm çalışanlarını tebrik ediyor, nice yayın yılları diliyorum.



ALTAN AYTAÇ

Fiat İş Birimi Direktörü

Dünyanın en köklü otomobil dergilerinden auto motor & sport dergisini, Türkiye'de başarıyla temsil ediyorsunuz. Tüm ekibinizi, titiz ve özverili çalışmalarından ötürü gönülden kutluyorum. Fiat markası adına başarılarınızın katlanarak süreceği nice yıllar diliyorum.



ANIL GÜRSOY

SEAT – Porsche – DOD Genel Müdür

Genç ve dinamik bir ekip tarafından hazırlanarak okurlara ulaşan auto motor & sport'un başarısının, önümüzdeki yıllarda da artarak devam etmesini diliyorum. Emeği geçen tüm arkadaşlara ve değerli okurlarına sevgilerimizi sunuyorum.



BARKIN PINAR

Corporent Yönetici Ortak

Otomotiv dünyasındaki en son yenilikleri Türk okuyucusuyla buluşturan auto motor & sport; zengin içeriği, tarafsızlığı ve kalitesi ile fark yaratmaktadır. Yayınladıkları testler ve detaylı karşılaştırmalar sayesinde okurlarına yol gösteren bu yayın, özellikle teknik konularda objektif ve profesyonel yaklaşımı ile tüketicilerin bilinçli tercih yapması konusunda rehber niteliği taşımakta. Corporent ailesi adına auto motor & sport dergisinin bizlere ulaşmasında emeği geçen tüm yayın ekibine teşekkür eder, değerli okurlarına saygılar sunarım.



BERK ÇAĞDAŞ

Renault Mais Genel Müdür / CEO

Avrupa'nın en güçlü otomobil dergilerinden auto motor & sport'un Türk otomobilseverlerle buluşmasındaki katkınızdan dolayı öncelikle şirketim ve şahsım adına teşekkür ederim. auto motor & sport dergisi, güçlü kadrosuyla otomobil ve sektöre dair yenilikleri yakından takip ederek tüketiciyle buluşturuyor. Basılı derginin yanı sıra web sitesi ile otomobil gündemini yakından takip edenlere de rehber oluyor. Türkiye'de sektör dergiciliğine katkıda bulunan auto motor & sport dergisinin değerli ekibini gönülden kutluyor, uzun ve başarılı bir yayın hayatı diliyorum.



CAN AĞYEL

**KIA
Genel Müdür**

Otomotiv sektörüne değerli katkılar sağlayan auto motor & sport dergisinin üçüncü yıl özel sayısını kutlar, uzun yıllar boyu sürecek, başarılı bir yayın hayatı dilerim.



ÇAĞRI ÖZTAŞ

**Volkswagen Binek Araç
Pazarlama Müdürü**

Dünyanın en önemli otomotiv yayınlarından biri olan auto motor & sport dergisini Türk otomobilseverler ile buluşturan bu genç ve dinamik ekibi canı gönülden kutlarız. Üç senedir her sayısı ayrı bir heyecan ile okunan auto motor & sport Türkiye'nin başarılarını tebrik eder, derginin daha nice yaşlarını kutlamayı dileriz.



EMRE DOĞUERİ

**Citroen Türkiye
Genel Müdür**

Türkiye'de otomobil yayıncılığında ilklere imza atan, gerçekleştirdiği objektif testleri, güncel haberleri ve tüketiciye yön gösteren yayıncılık anlayışıyla ilgiyle takip ettiğimiz auto motor&sport dergisinin üçüncü yıl dönümünü kutluyor, başarılı yayınlarının daha uzun yıllar devam etmesini diliyorum.



EROL GÜNDOĞAN

**DOD
Satış Müdürü**

auto motor & sport dergisinin yeni yaşını kutlar, derginizi okurları ile buluşturan tüm çalışma arkadaşlarınızı tebrik ederim. Otomotiv yayıncılığında bulunduğunuz önemli noktayı, önümüzdeki yıllarda daha da ileriye taşıyacağınıza inanıyorum.



GINO BOTTARO

**Volkswagen Binek Araç
Genel Müdür**

Türkiye'nin değerli otomotiv yayınlarından biri olan auto motor & sport dergisine sektör yayıncılığına katkılarından dolayı teşekkür eder, derginin hazırlanmasında emeği geçen herkesi kutlarım. Volkswagen Binek Araç olarak, derginin üçüncü yaşında elde ettiği başarısının, uzun yıllar devam etmesini dilerim.



HAKAN TİFTİK

**Borusan Otomotiv
İcra Kurulu Başkanı**

Türkiye'de yayın hayatını başarıyla sürdüren, otomotiv sektörünün öncü dergilerinden auto motor & sport'un güncel haberlerini ve sürüş deneyimlerini keyifle takip ediyorum. Emeği geçen tüm ekibe başarı dolu yıllar diliyorum.



HALİL KARAGÜLLE

**Subaru Türkiye
Genel Müdür**

Türkiye'de otomobil yayıncılığında üç yıldır başarılı bir çizgiyle yayın hayatına devam eden, imza attığı farklı projelerle sektöre dinamizm sağlayan auto motor & sport dergisinin yayın hayatının uzun yıllar devam etmesini diliyor, çalışanlarını ve tüm katkı sağlayanları tebrik ediyorum.



İBRAHİM ANAÇ

**Peugeot Otomotiv Pazarlama A.Ş.
Genel Müdür**

auto motor & sport dergisinin üçüncü yılını kutluyor, bu yayında emeği geçen herkesi tüm içtenliğim ile kutlamak istiyorum. Dünyada otomotiv endüstrisinin tarihçesine tanıklık etmiş olan auto motor & sport dergisinin üçüncü yılına yayın politikasından ödün vermeden giriyor olmasının kesinlikle dikkat çekici olduğunu düşünüyorum. Türkiye otomotiv sektörünü yakından takip ederek teknik konulardaki profesyonel yaklaşımınız hem okuyucuya hem de sektör içindeki takipçilerinize büyük güven veriyor.

Hazırlamış olduğunuz özel dosyalar içerisinde de doğru noktaları ön plana çıkarmanız sektörümüz açısından yönlendirici oluyor. Peugeot adına sektöre katkılarınız dolayısıyla okuyucularınız önünde tüm auto motor & sport ekibine teşekkür eder, sektörün nabzını tutmaya daha uzun yıllar devam etmenizi dilerim.



KEREM GÜVEN

**Doğuş Otomotiv – Audi
Genel Müdür**

Doğuş Otomotiv-Audi olarak auto motor & sport dergisinin bu özel sayısında bulunmanın bizler için son derece sevindirici olduğunu belirtmek isterim. Gerek yayıncılık anlayışı, gerek gerçekleştirdiğiniz ilgi çekici proje çalışmalarınızla, ürün ve hizmetlerimizi okurlarınızla buluşturmaya devam edeceğiniz yeni yayın yaşları dilerim.



LEVENT AKPULAT

**Temsa Motorlu Araçlar
Genel Müdür**

auto motor & sport dergisi, Türkiye ve dünyada otomotiv sektöründe yaşanan gelişmelerin nabzını tutarak sektörde çok önemli bir rol üstleniyor. Yayın hayatına başladığı günden beri ilgi ile takip ettiğim auto motor & sport dergisinin üçüncü yaşını kutluyorum.

Yoğun ve özverili çalışmaların sonucu olarak ortaya çıkan, zengin içeriği ile kısa sürede sektörümüzde en başarılı yayınlar arasında yerini alan auto motor & sport dergisinin başarılı yayın hayatına daha uzun yıllar devam etmesini diliyor, sizi ve tüm ekibinizi başarılarınızdan dolayı tebrik ediyorum.



MEHMET AKIN

Peugeot Otomotiv Pazarlama A.Ş. Pazarlama Direktörü

auto motor & sport dergisinin üç yıldır geliştirerek sürdürdüğü yayın politikasını takdirle takip ediyorum. Hem sektörü yakından takip ederek hem de ayrıcalıklı yazarlar ile ilginç konuları ele alarak otomotiv sektörüne ve bizlere farklı bir pencereden bakma imkânı sunuyor. Yayın hayatına başladığı ilk günden bu yana aynı heyecan ve inanç ile her sayısını titizlikle hazırlanan auto motor & sport dergisi ekibine katkıları dolayısıyla okuyucular önünde teşekkür eder, yayınına daha da uzun yıllar devam etmesini dilerim.



MURAT ÇAKIR

Bayraktar Otomotiv ve Infiniti Genel Müdür

Türkiye'de otomobil yayıncılığında ilk akla gelen yayınlardan olan auto motor & sport dergisinin üçüncü yaşını kutluyorum. Gerek otomotiv sektörünün gerekse otomobile gönül verenlerin, gündemi en güncel şekilde takip edebilmelerini sağlayan auto motor & sport dergisinin serüveninde emeği bulunan herkese sevgi ve saygılarımı sunuyorum.



MUSTAFA MURAT ULUER

Doğuş Otomotiv-Audi Pazarlama Müdürü

auto motor & sport'un yönetiminizdeki üçüncü yayın yılı nedeniyle hazırlanan bu özel sayısında yer almaktan mutlu olduğumu belirtmek isterim. Otomotiv yayıncılığında uzun yıllardır yaptığı çalışmalarla sektörümüzde önemli başarılara imza atmış bir ekibin hazırladığı bu dergiyle, her ay okurlarınızla buluşuyor olmanın heyecanını ve mutluluğunu, yeni yayın yıllarında da birlikte tatmak umuduyla...



NURKAN YURDAKUL

Mazda Genel Müdürü

Otomobil dergileri sektörün vizyonu ve misyonunu potansiyel tüketicilere aktarıyor ve onlarla iletişim kuruyor. Firmalar için yararlı ve önemlidirler. Çünkü bu iletişim köprüsü sayesinde amaçlarına ulaşabiliyorlar. Ürün ve hizmetleri tüketici tarafından doğru bilgilendiriliyor. Tüketici ise ürün ve hizmetlerin zayıf ve güçlü yönlerini net görebiliyor. Bu, günümüzde, firmalar için daha da önemli hale geldi. Otomotiv sektöründeki en son gelişmeler hakkında her zaman detaylı bilgi alabildiğimiz, keyifle takip ettiğimiz auto motor & sport dergisine bu güne kadar ki çalışmaları ve emeği için kutluyor, yayın hayatında daha nice başarılara imza atacağına inanıyoruz.



ÖNDER GÖKER

Hyundai Assan Genel Müdür

auto motor & sport dergisi, sadece ülkemizde değil dünyanın bir çok yerinde yakından takip edilen ve sektöre yön veren yayınlardan biri. Yeni modeller hakkında ipuçları vermesi, objektif testleri ve sürekli güncellenen zengin içeriğiyle otomotiv dünyasına adını altın harflerle yazdırmıştır. Ülkemizde nice uzun yıllar ve dolu dolu içeriğe sahip yeni sayılar görmek dileğiyle, emeği geçen herkese başarılar diliyorum.



ÖZCAN KEKLİK

Opel Türkiye Genel Müdür

auto motor & sport dergisinin üçüncü yaşını tebrik ederim. auto motor & sport dergisi olarak ortaya koymuş olduğunuz yoğun uğraşlar otomobil severlerin bilgilendirilmesi ve otomotiv sektörünün gelişimi için önemli bir rol oynadı ve inanıyorum ki önümüzdeki nice senelerde de oynamaya devam edecek. Süreklilik ve saygınlık içinde geçen üç yılda bu önemli değerleri başarılı şekilde muhafaza eden auto motor & sport ekibine içten teşekkür ediyor, yayın hayatında başarılar diliyorum.



ÖZGÜR YÜCETÜRK

Ford Otosan Pazarlama Satış ve Satış Sonrası Genel Müdür Yardımcısı

Ford Otosan olarak, kaliteli, özgün ve dolu içerikleriyle sektörümüzün önemli yayınları arasında yer alan auto motor & sport dergisini her ay heyecanla takip etmekteyiz. Tarafsız, dürüst ve ilkeli yayın anlayışıyla otomobilseverler için bilgi kaynağı olan, işini tutkuyla yapan bu sağlam ekibin başarılarının devamını diliyor, sektörümüze kattığı tüm değerler için yürekten teşekkür ediyorum.



SABRİ SÖZEN

Volvo Car Turkey Genel Müdür

Üçüncü yılını kutlayan auto motor & sport'un Türkiye'deki büyümesine sizlerle birlikte tanıklık etmek mutluluk verici. Medya dünyasındaki deneyimlerini otomotiv sektörünü ilerletmek ve daha iyiye teşvik etmek, doğru haberleri doğru okuyucularla paylaşma konusunda doğru adımlarla ilerlemek adına kullanan sevgili auto motor & sport ailesinin üçüncü yıllarını canı gönülden kutluyoruz. Global bir marka olarak yerel pazarda başarısını ispatlayan auto motor & sport'un üçüncü yaşında da başarılarına tanık olmayı arzu ediyoruz.



SELDA ÇELİK

Anadolu Isuzu Pazarlama, Kurumsal İletişim ve İş geliştirme Müdürü

Otomotiv sektörüne yön veren dergi yayınlarından auto motor & sport'un, Türkiye'deki üçüncü yılını kutlar, başarılı işlere imzasını atan tüm auto motor & sport çalışanlarını objektif, doğru ve bilgi dolu içerik katkılarından dolayı tebrik ederim.



SELİM ESKİNAZİ

Satış ve Pazarlama Müdürü Porsche Türkiye

Türkiye'nin en prestijli otomobil yayınlarından biri olan auto motor & sport Türkiye'nin hazırlanmasında emeği geçen tüm ekibi, sizlerin şahsında tebrik ederim. Porsche Türkiye ailesi olarak, üçüncü yıl özel sayınızı kutlar, başarılarınızın artarak devam etmesini dilerim.



SELİM OKUTUR

Lexus Türkiye Direktörü

Türk okuyucusunu kapsamlı testler ve yeniliklerle buluşturan auto motor & sport dergisinin üçüncü yılını kutlamasını duymak son derece memnun edici. Çok yönlü bilgilendirmenin yanı sıra üç yıldır Türkiye'de yayın anlayışını ilkeli bir şekilde sürdüren auto motor & sport dergisi, sektörümüzde başarısıyla önemli bir yer edinmiş durumdadır. Derginin yeni yaşını yılını kutluyor ve emeği geçen tüm çalışanlara sevgi ve saygılarımı sunuyorum.



SİMAY ALSAN

Jaguar Land Rover Genel Müdür

auto motor & sport dergisinin özgün ve kaliteli içeriklerini severek takip ediyor ve objektif yayın anlayışlarını her zaman korumalarını diliyorum.



SİNAN ÖZKÖK

NISSAN Türkiye Genel Müdür

auto motor & sport, üç yıldır süren serüveninde bir yandan global sektördeki gelişmeleri tarafsız, doğru ve hızlı bir şekilde aktarırken, öte yandan Türk otomotiv sektöründeki değişime her adımda eşlik ederek önemli ve takip edilen bir mecra olmayı başarmıştır. Sektöre yön veren bu değerli yayında emeği geçen, başta Volkan Demirkuşak ve Yaman Yılmaz olmak üzere tüm auto motor & sport ailesini kutlar, başarılarının devamını dilerim.



SİNAN SAİP BEL

FerMas Şirket Müdürü Alfa Romeo & Jeep Marka Direktörü

Fokus Pokus Medya bünyesinde, bu yıl ülkemizdeki üçüncü yaşını kutlayan auto motor & sport dergisi, dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi Türkiye'de de kaliteli ve zengin içeriğiyle okuyucularına keyif vermeye ve yol göstermeye devam ediyor. Yakından takip ettiğimiz auto motor & sport dergisi ekibine nice yeni sayılar ve başarılar diliyorum.

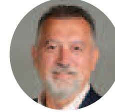


SERDAR AKMAN

Honda Türkiye A.Ş Satış & Pazarlama Müdürü

Dünyanın köklü otomobil dergilerinden biri olan ve Türkiye'de Fokus Pokus Medya bünyesinde yayın hayatına başladığı günden itibaren çok kısa bir sürede en çok okunan yayınlarından biri haline gelen auto motor & sport dergisinin üçüncü yıldönümünü kutlarız.

Gerçekleştirdiğiniz testler ve sürüş izlenimlerindeki profesyonel ve tarafsız yaklaşımınızı, sunmuş olduğunuz zengin içerik çeşitliliğini ve okuyucunun ilgisini yukarda tutan yayın anlayışını her sayınızda görüyoruz. Bu hassasiyetle müşterilerimizle aramızda kurduğunuz köprü için teşekkür eder başarılı yayınlarınızın devamını dileriz.



ŞÜKRÜ BEKDİKHAN

Mercedes-Benz Türk Otomobil Grubu İcra Kurulu Üyesi

Otomotiv sektöründeki tüm yenilikleri başarıyla okurlarına aktaran; sektörün en saygın yayınlarından olan auto motor & sport dergisinin üç yıldır Türk okurlarla buluşmasında emeği geçen herkese hem sektörümüz hem de otomotiv severler adına teşekkür eder, başarılarının devamını dilerim.



TİLBE POLAT

SEAT Pazarlama Müdürü

Genç ruhlu ve tutkulu bir ekibin elinden hazırlanan bu özel sayı için hepinizi tebrik ediyorum. Avrupa'nın en önemli otomotiv yayınlarından biri olan auto motor & sport'un birlikte tanıklık ettiğimiz Türkiye yolculuğunda, bilginizi ve heyecanınızı katarak devam ettiğiniz nice yayın yılları diliyorum.



TOLGA GÜRKAN

Allianz Türkiye Operasyonlar Genel Müdür Yardımcısı

Tarafsız ve başarılı içerikleriyle Almanya'nın en prestijli otomobil dergilerinden auto motor & sport, Türkiye'de üçüncü yılını kutluyor. Otomobil sektörünün nabzını tutan yayınların başında gelen auto motor & sport dergisi çalışanlarını, okuyucularına sunduğu özel içeriklerinden dolayı tebrik ediyor Türkiye'deki başarılı yayın hayatlarının devamını diliyorum.



TOLGA SENYÜCEL

Volkswagen Ticari Araç Genel Müdür

Yaptıkları çalışmalar, gazetecilik anlayışları ve ilkeleriyle otomotiv yayıncılığında haklı bir takdiri hak etmiş bir ekibin elinden hazırlanan bu özel sayıyı tebrik ediyorum. Otomotive gönül vermiş bir ekibin birlikte çıktıkları bu yolda uzun süre başarılar elde edeceklerine inancım tam. Bu değerli ekibi, emeği geçen herkesi yeni yayın yıllarında da bir arada görmekten mutluluk duyacağımı belirtir, değerli okurlarına da sevgi ve saygılarımı sunarım.



UĞUR SAKARYA

BMW / MINI / BMW Motorrad Genel Müdür

Auto motor & sport dergisinin sektöre yön veren yayınlarını her zaman ilgiyle takip ediyor ve başarılarının devamını diliyorum.



ÜMİT KARAARSLAN

Suzuki Türkiye Genel Müdür

Otomobil yayıncılığı gibi zorlu bir faaliyet alanında üçüncü yıla ulaşma başarısını gösteren auto motor & sport dergisi ve tüm yayın ekibini kutluyorum. auto motor & sport dergisi; istikrârlı çizgisini, yayın sorumluluğu ve tecrübeli ekibiyle harmanlayarak tüm otomotiv sektörünün dinamiklerini doğru ve kaliteli bir şekilde okuyucularına ulaştırarak özellikle ürünsel gelişmeleri net ve tarafsız bir şekilde vermeyi sağlamak gibi çok önemli bir görevi yerine getirmektedir.



Artık her şey tamam

Son nesliyle sınıfının en çekici modellerinden biri olmayı başaran Civic Sedan, tek eksiği olan dizel motor seçeneğine de kavuştu. Civic Sedan i-DTEC'i kullanmak için İtalya'nın Roma şehrine yolculuk yaptık...

Civic ailesi, özellikle son neslinde bir önceki gövdede olan eksiklerinin hemen hemen hepsini gidermişti. Tasarım olarak çok daha çekici, kabin kalitesi çok daha artmış ve sürüş olarak çok daha olgunlaşmış bir Civic vardı karşımızda. Fiyat olarak da rakiplerinden pahalı değildi. Fakat bir türlü beklenen sınıf liderliği gelmiyordu. Bunun nedenlerinin en başında Civic ailesinin filo kiralamaya verilmiyor oluşu geliyor tabii ki fakat bence daha da önemlisi dizel motorun özellikle sedan gövdede sunulmuyor olmasıydı.

Japon marka bu eksikliği giderdi ve Civic Sedan'da da daha önce CR-V ve Civic Hatcback'de de kullanılan 1.6 litrelik dizel motoru ürün gamına ekledi. Dokuz ileri otomatik şanzıman henüz sunulmuyor ama temmuz ayında geleceği belirtiliyor. İlk etapta dizel motorla birlikte altı ileri manuel şanzımanlı versiyonu satın almak mümkün.

Türkiye'de üretilip Avrupa'ya ihraç edilmeye devam edecek olan dizel motorlu Honda Civic Sedan, 120 HP gücünde i-DTEC isimli motora sahip. Honda'nın daha öncede kullandığı bu motor ciddi şekilde revize edilerek Civic Sedan'a adapte edilmiş.

1597 cc hacimli sıralı dört silindirli turbo dizel motor 4000 d/d'de 120 HP güç ve 2000 d/d'de 300 Nm tork üretiyor. Altı ileri manuel şanzımanla kombine edilen bu motor Civic'i 0'dan 100 km/s hıza 10.5 saniyede ulaştırıyor. NEDC test normuna göre 91 g/km CO_2 emisyon salımı gerçekleştiren bu motor, 100 kilometrede fabrika verisi 3.4 litrelik ortalama yakıt tüketim değerine sahip.

Bir önceki motora göre 280 gram daha hafifleyen yeni üniyte, bu sayede daha verimli hale gelmiş. Düşük devirden itibaren sunulan yüksek tork, Civic Sedan'a keyifli bir ivmelenme sağlıyor.

Altı ileri manuel şanzımanın vites geçişleri net. Ele iyi oturan vites topuzu sayesinde rahat geçişler sağlayabiliyorsunuz. Elden geçirilerek daha da iyileştirilen motorda kullanılan turbo sistemi tamamen yenilenmiş. Yüksek verimlilik seviyesine sahip değişken geometrili turbonun dönme hızı otomobilin elektronik sistemi tarafından kontrol ediliyor. Böylece turbo boşluğu en aza indirilirken, alt ve orta devirlerde olduğu kadar yüksek devirlerde de etkin bir performans elde edilebiliyor. Turbo beslemenin yeni tasarımı sayesinde sistemdeki enerji kaybı bir önceki i-DTEC motordan daha düşük.

Sınıfının en düşük yakıt tüketim değerlerinden birini sunan Civic Sedan i-DTEC ile İtalya'da 100 kilometreyi geçen yol yaptım ve hem trafikte hem de virajlı yollarda kullanma imkânım oldu. Bu karma yol koşullarından sonra aracın bilgisayarında 4.5 lt/100 km'lik bir ortalama değer gösteriliyordu. Oldukça başarılı olan tüketim değerinin yanında Honda mühendisleri emisyonu azaltmak için de çokça mesai harcamışlar.



Honda Civic Sedan sınıfının en dinamik tasarımlarından birine sahip

Honda'nın yeni 1.6 i-DTEC motor NOx ve parçacık emisyon seviyelerini doğrulamak için gerçek sürüş emisyonu prosedürüyle resmi olarak test edilen ilk motorlardan biri olarak dikkat çekiyor.

RDE testleri Avrupa çapında gerçek yol koşulları altında araçların yaydığı emisyonları NEDC ve WLTP gibi laboratuvar tabanlı test normlarını doğrulamak üzere yapılıyor.

Honda Civic Sedan i-DTEC, motor sarsıntısını ve gürültüsünü de kabinine en az yansıtan modellerin başında geliyor. Yalıtım konusunda da iyi işler çıkaran Honda, Alman rakiplerinin çoğunu bu konuda geride bırakmayı başarıyor.

Ülkemizde satışa sunulan dizel motorlu Honda Civic Sedan, Elegance donanım paketiyle 121 bin, Executive paketiyle ise 130 bin TL'den başlıyor.

Yazı: Özerk Ihlamur
Roma, İtalya



Kabin kalitesi ve işçiliği Alman rakiplerine oldukça yaklaşmış

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 4 kapılı sedan, uzunluk x genişlik x yükseklik 4648 mm x 1799 mm x 1416 mm, aks aralığı 2697 mm, boş ağırlık 1366 kg

Yürüyen aksam
Önde McPherson, arkada çok kollu süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/50 R17

Güç aktarımı
Önden çekişli, 6 ileri manuel şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, dizel, 1597 cc hacim, 4000 d/d'de 120 HP güç, 2000 d/d'de 300 Nm tork

Performans
0-100 km/s .... 10.5 sn
Maksimum hız.................................. 201 km/s
Ortalama tüketim........................ 3.4 lt/100 km

Baz fiyat
Honda Civic Sedan i-DTEC .... 121.000 TL



SONUÇ

Rakiplerinin gözünü korkutuyor

Yeni Honda Civic Sedan, tasarım olarak olumlu geri dönüşler alırken, bunu zengin donanım ve iyi bir süspansiyon sistemiyle buluşturdu. Tek eksiği olan dizel motoru da kavuşan Civic Sedan, şimdilik manuel şanzımanla satılıyor olsa da asıl çıkışını temmuz ayında sunulacak otomatik şanzımanla yapacaktır.

Sınıf standartlarını yükseltti

Mercedes-Benz X-Serisi'nin pick-up sınıfına lüksü getirdiği kesin. Peki, rakiplerinden önde olmayı başarabilmiş mi?



X-Serisi, pick-up sınıfının en heybetli görünen modellerinden biri

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 4 kapılı pick-up, uzunluk x genişlik x yükseklik 5340 mm 1920 mm x 1819 mm, aks aralığı 3150 mm, boş ağırlık 2234 kg

Yürüyen aksam
Önde çift salıncaklı, arkada sabit akslı süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 255/65 R17

Güç aktarımı
Dört tekerlekten çekişli, 7 ileri otomatik

Motor
4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 2298 cc hacim, 3750 d/d'de 190 HP güç, 1500 d/d'de 450 Nm tork

Performans
0-100 km/s ....11.8 sn
Maksimum hız.................................175 km/s
Ortalama tüketim.......................7.9 lt/100 km

Baz fiyat
Mercedes X 250 d 4Matic.............174.970 TL

Mercedes-Benz, X- Serisi ile hızla büyeyen pick-up segmentine giren ilk premium marka oldu. İşi gereği yük taşıma ihtiyacı olan ve aynı zamanda da prestijli bir araca binme amacı olanları hedefine koyan X-Serisi, logusunun hakkını verecek özelliklere sahip.

Mercedes aslında zorlu bir sınıfa adım attı çünkü bu sınıfın her bir üyesi uzun yıllardır bu segmentte ve bilgi-birikim olarak Mercedes'ten çok daha deneyimli. Toyota Hilux, Mitsubishi L200, Nissan Navara, Ford Ranger ve Volkswagen Amarok, X-Serisi'nin en büyük rakipleri...

X-Serisi'nin motor yelpazesinde 163 HP güç üreten 220 d ve 190 HP güce sahip yine aynı hacimde 250 d yer alıyor. Ayrıca aracın 2018 yılının üçüncü çeyreğinde ürün gamına 258 HP güç üreten V6 dizel motor seçeneği de eklenecek. 220 d sadece altı ileri manuel şanzıman ve arkadan itişli olarak satılırken, 250 d'de 4Matic isimli dört tekerlekten çekişli versiyon da tercih edebiliyor. Yine 250 d'yi isterseniz altı ileri manuel, isterseniz de yedi ileri otomatik şanzımanla kombine edebiliyorsunuz. 142 bin TL'den başlayan fiyatlar, donanım, motor ve şanzıman seçeneğinize göre 195 bin TL'ye kadar çıkabiliyor. Görüldüğü üzere X-Serisi ucuz değil. Izgaranın ortasındaki cesur üç sivri yıldız, LED teknolojili farlar ve Navara'dan daha geniş dodikleriyle yolda diğer pick-up modellerine göre daha heybetli durduğunu belirtmeliyim.

Kabine geçildiğinde ise Mercedes-Benz'in binek modellerinden tanıdık meteryaller gözünüze çarpıyor. Konsolda kullanılan düğmeler, havalandırma kanalları ve 7.0 inçlik ekran X-Serisi'ni bir pick-up'tan daha çok SUV karakterine büründürmüş. Yumuşak kaplamalar ise bu sınıfta ilk kez X-Serisi'nde yer alıyor.

X-Serisi, zengin konfor ve güvenlik donanımlarıyla da dikkatleri üzerine çekiyor. Kaza anında çarpışmanın etkisini azaltan ön ve arka burulma noktalarıyla aracın sağlam gövdesi yüksek güvenlik seviyesi için temel oluştururken, yedi adet hava yastığı ve iki adet çocuk koltuğu bağlantısı pasif güvenliği destekliyor. Aktif güvenlik ise fren asistanı ve şerit takip asistanı gibi elektronik sistemlerle sağlanıyor. Mercedes-Benz, X-Serisi'ni Renault-Nissan ittifakının kullandığı Navara ve Alaskan platformundan yükseltiyor. Doğal olarak motorlar da Renault-Nissan'dan alınmış. Fakat Mercedes'in kendine özgü özellikleri ve teknolojileri de X-Serisi'ni Navara ve Alaskan'dan ayırıyor.

X-Serisi'ni yapay olarak hazırlanan off-road parkuruna soktuğumuzda aracın yeteneklerini de görme fırsatını yakaladık. Araç, low mod ve isteğe bağlı olarak sunulan kilitli diferansiyel ile her türlü yol ve zemin koşulunun üstesinden gelebilecek özelliklere sahip. 600 mm su geçiş derinliğine sahip X-Serisi, 28.8/23.8 yaklaşma ve 30.1/25.9 derece uzaklaşma açılarına sahip.

Arazide yetenekli olduğu kadar asfalta da konforlu olan X-Serisi, güçlü motoruyla da sürücüsüne güven veriyor.

Kabin tasarımı Alman markanın binek modellerinden tanıdık





SONUÇ

Kuralları değiştirdi

Mercedes X-Serisi, kaliteli kabin, konforlu süspansiyon sistemi ve zengin donanımıyla bu sınıfın standartlarını değiştirmişe benziyor. Rakiplerine göre nispeten yüksek fiyatı, Mercedes-Benz logosu sebebiyle makul karşılanabilir.



Yazı: Özerk Ihlamur
Şile, İstanbul

Nissan Qashqai 1.6 dCi X-Tronic

Qashqai, kapsamlı bir makyajla karşımıza çıkıyor. Kabin kalitesini artıran ve yeni güvenlik teknolojileriyle bir adım öne çıkan model, rakiplerini yine zorlayacak.



Nissan markası adına Qashqai gerçekten de büyük bir başarı öyküsü. 11 yıl öncesine dönersek Japon üretici, C segmenti hatchback'lere alternatif olacak bir aile otomobili üretmeye karar verdi ve radikal bir karar aldı.

Crossover sınıfının yaratıcısı ve öncüsü olan Qashqai'nin temelleri atıldı. SUV görünümlü, yüksek ve fonksiyonel... Dünya bu otomobili çok sevdi ve geçen 11 yıl içinde Qashqai, 2.3 milyonun üzerinde bir satış rakamına ulaştı ve 80'i aşkın ödül kazandı. Tabii rakipler de boş durmadı. Qashqai'nin ardından birçok marka crossover sınıfında Qashqai'ye rakip olacak modeller üretti. Bugün ise bu sınıf gerçekten de kurtlar sofrası gibi ve herkes en iyi olma mücadelesi içinde.

Nissan Qashqai de gelişen teknolojiler ve artan müşteri taleplerine daha iyi cevaplar verebilmek adına başarılı modelini geçtiğimiz yıl yeniledi. Marka bu otomobili "yeni" olarak lanse etse de bu değişim aslında önemli geliştirmeler içeren bir makyaj.

Dıştan bakıldığında ilk dikkati çeken nokta hemen burun kısmında göze çarpıyor.

V-Motion ön ızgarayla birlikte LED farlar, dikdörtgen bir forma kavuşan ve ön tamponun alt köşelerine entegre edilen ön sis farlarıyla birleşiyor. Arka tarafta da ufak tefek değişiklikler var. 3D efekti verilmiş stoplar da tamamen yeni.

Marka bu otomobilde aslında biraz daha premium bir algı yaratmak istiyor ve buna paralel olarak kabinde de kalite vurgusunun fark edildiği bir dizi yenilik karşımıza çıkıyor. Qashqai'de daha sportif formlu yeni bir direksiyona yer veriliyor ve sağ ve sol taraftaki dört yönlü kumanda düğmelerinin tasarımı da yenilenmiş. Ayrıca yer verilen yeni BOSE ses sistemi, son derece kaliteli bir müzik deneyimi yaşatıyor.

Buna ek olarak, yumuşak nappa deri kaplama ve elektronik kontrol özelliklerine sahip koltuklar da son derece konforlu. Tabii bu koltuklar üst donanım seviyelerinde sunuluyor. Bu koltuklar sadece konfor anlamında değil, aynı zamanda daha iyi bir oturma pozisyonu anlamına da geliyor.

Kabinde artan kalite otomobilin izolasyonuna da yansıyor. Otomobil artık daha sessiz ve tok bir sürüş ortaya koymayı başarıyor. Ayrıca yaylar, amortisörler ve Nissan'ın aktif sürüş kontrol sistemindeki güncellemeler sayesinde Qashqai'nin darbelere karşı vücut hareketleri artık daha konforlu. Bu arada direksiyon tarafındaki değişikliklerle de hassasiyetin arttığı gözlemleniyor.

Kaputun altında ise yine bildik 1.6 lt'lik 130 HP gücündeki dCi motor kullanılıyor. Bu motordan çok fazla bahsetmeyeceğim çünkü yine X-Tronic CVT şanzımanla birlikte kombine ediliyor.



Arka kısımdaki makyaj daha kısıtlı

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4394 mm x 1806 mm x 1590 mm, aks aralığı 2646 mm, boş ağırlık 1485 kg

Yürüyen aksam
Önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 225/45 R19

Güç aktarımı
Önden çekişli, 7 ileri CVT otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1598 cc hacim, 4000 d/d'de 130 HP güç, 1750 d/d'de 320 Nm tork

Performans
0-100 km/s .... 11.1 sn
Maksimum hız .... 183 km/s
Ortalama tüketim .... 4.7 lt/100 km

Baz fiyat
Nissan Qashqai 1.6 dCi X-Tronic ..... 135.710 TL

Nissan Intelligent Mobility sürüş güvenlik sistemleri içerdiği yeni teknolojilerle Qashqai'de kullanılıyor. Bu yeniliklerin başında park esnasında çarpmaları önleyen akıllı arka çapraz trafik uyarı sistem geliyor. Sistem, kör noktalardan veya köşelerden yaklaşan araçlara karşı ya da araç hareket halindeyken park etmiş başka bir araca yaklaşırsa sürücüyü sesli ve görüntülü olarak uyarma özelliğini taşıyor.

Yazı: Ahmet Armağan
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

SONUÇ

 **Şık tasarım, tüketim, artırılan konfor, donanım**

 **Artık çok daha fazla rakibi var**



Makyajlı Qashqai'nin kabinindeki kalite algısı artmış


MITSUBISHI
MOTORS
HER SÜRPRİZE HAZIR!
L200
#HerSürprizeHazır
L200
www.mitsubishi-motors.com.tr



Fiat 500C Anniversario

İlk olarak 1957 yılında yollara çıkan Fiat 500, geçtiğimiz yıl 60'ıncı yıl dönümünü kutladı. Bu yıla özel olarak hazırladıkları 500C Anniversario versiyonu bu ayki konuklarımızdan...

Küresel ısınmanın negatif etkilerini saymakla bitiremeyiz. Bu kış özellikle ülkemizde bir türlü tatmin edecek şekilde yağmayan kar yağışı, beraberinde kuraklığı getirecek endişesi hepimizin canını sıkıyor. Fakat yine de hayata hep pozitif bakmak gerekiyor değil mi? Bu sıcak havaların tek artısı cabrio otomobillere kışın da binebilmemiz olsa gerek. Fakat karşımızda aslında tam bir cabrio otomobil yok, tavanı açılabilen bir ikon, Fiat 500 var.

Fiat 500'ü benim gibi 30'lu yaşlarında olanlar büyük ihtimalle aile büyüklerinden fazlasıyla duymuştur çünkü geçmişi 1957 yılına kadar dayanan bir otomobilden bahsediyoruz. Şehir içi kullanımı için tasarlanan 500, 61 yıldır görevini başarılı şekilde yerine getiriyor. Geçtiğimiz 2017 yılında 60'ıncı yılını kutlayan 500, Anniversario modeliyle bu özel otomobili daha da ayrıcalıklı kılmayı başardı.

Türkiye'de Anniversario versiyonunu hem coupe hem de cabrio versiyonda tercih edebiliyorsunuz. Her iki gövdeyi de 1.2 litrelik 69 HP güç üreten atmosferik motor ve beş ileri robotize otomatik şanzımanla satın alabiliyorsunuz. Coupe 97.900 TL, cabrio ise 105.900 TL'lik fiyat etiketine sahip.

500C Anniversario sunduğu nostaljik detaylarla bana 1960 yıllarında üretilen otomobilleri en fazla hissettiren versiyon oldu. Özellikle ikonik jantların hayranı oldum. Yoldan geçerken hemen hemen herkesin gözü de bu özel jantlara takıldı. Kabinde de bu nostaljik hava günümüzün teknolojileriyle iyi şekilde harmanlanmış. Gövde rengi ön konsol retroluğu pekiştiriyor, 7.0 inçlik dokunmatik ekran Apple CarPlay desteği sunmasıyla da günümüzü yakalamayı başarıyor. Otomatik olarak açılıp-kapanan tavan tentesi konfora pozitif katkı yapıyor.

1.2 litrelik motor ürettiği 69 HP güç ile şehir içinde oldukça rahat bir kullanım sunuyor. Beş ileri robotize şanzımanın geçişleri tam otomatik şanzımanlara göre doğal olarak yavaş ve sarsıntılı fakat eski yarı otomatik şanzımanlara göre özellikle sarsıntılı geçiş konusunda çok daha iyi noktalara gelinmiş. 4.8 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi 500C'yi tutumlu bir otomobil yapmayı başarıyor.

Süspansiyon sistemi bir A segment otomobilde olması gerektiği gibi sert fakat ufak kasis ve çukurlarda sarsıntı ve gürültüyü iyi absorbe ediyor. Yol tutuş konusu ise 500'ün sınıfındaki diğer rakiplerine göre çok daha önde olduğu bir konu. Sert girilen virajlarda bile ufak gövdesi çok iyi yola tutunan 500, güvenli bir sürüş sunuyor.

Fiat 500C Anniversario 100 bin TL'yi geçen fiyatıyla biraz pahalı durabilir fakat sunduğu retro hava ve teknolojik yenilikleriyle bugüne kadar üretilen en iyi 500 olabilir.

Yazı: Özerk Ihlamur

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

4 kişilik, 2 kapılı cabrio, uzunluk x genişlik x yükseklik 3546 mm x 1627 mm x 1488 mm, aks aralığı 2300 mm, boş ağırlık 940 kg

Yürüyen aksam

Önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 185/55 R15

Güç aktarımı

Önden çekişli, 5 ileri otomatik şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, benzinli, 1242 cc hacim, 5500 d/d'de 69 HP güç, 3000 d/d'de 102 Nm tork

Performans

0-100 km/s .... 12.9 sn
Maksimum hız .... 160 km/s
Ortalama tüketim .... 4.8 lt/100 km

Baz fiyat

Fiat 500C Anniversario .... 105.900 TL

SONUÇ


Sürüş dinamikleri, retro tasarım, zengin donanım


Yüksek fiyat



Fiat 500C, üstü kapalı da açık da olsa şık görünmeyi başarıyor



Anniversario ile birlikte bu özel koltuk döşemelerine de sahip olabiliyorsunuz



Motor yağını yolculukta tanırsın.

Maxima, yıllardır Türkiye'nin tüm yollarında.
Güç, güven ve performans Maxima ile yanında.

maxima
DİZEL & BENZİN CX 5W-30
Dizel Partikül Filtreli Araçlar İçin Tam Sentetik Motor Yağı
Fully Synthetic Motor Oil for Vehicles with Particulate Filter
4lt



Petrol Ofisi

maxima
MOTOR YAĞLARI



MOTOR DOSTU
MOTOR YAĞI

Yeni rakip

Seat yepyeni modeli Arona ile uzun süredir piyasada olan ve kendini kanıtlamış modellere kafa tutuyor.



SUV ve crossover'lara yönelen tüketici talepleri, pazar payını artırmak isteyen markaları farklı ebatlarda araçlar üretmeye itiyor. Hemen her marka çeşitli ebatlarda crossover veya SUV modellerini piyasaya sürüyor. Bu yönelim sonucunda Ateca modeli ile ilk SUV'unu üreten Seat markası da Arona modeliyle ürün gamını genişletiyor. Arona, bu sınıfta yaşlı kabul edilebilecek Nissan Juke'un yanında, Renault Captur, Peugeot 2008 ve nispeten yeni Opel Crossland X gibi modeller ile yarışacak.

Seat Arona, tasarım açısından hem büyük ağabeyi Ateca'nın hem de markanın diğer modellerinden izler taşıyor. Sivri hatlara sahip otomobil, tavan rayları, tampon ve marşpiye altındaki plastik korumaları ve C sütununda yer alan X figürü ile diğer Seat otomobillerinden ayrılıyor. Test aracımızda bulunan üst donanım seviyesi Xcellence ile birlikte tavan rengini de siyah, gri, turuncu ve gövde rengiyle aynı olacak şekilde tercih edebiliyorsunuz.

İç mekândaki tasarım da yine klasik Seat çizgisinde. Sürücü odaklı tasarlanan orta konsolda aradığınız kontrol elemanına rahatlıkla ulaşabiliyorsunuz. Ön konsolda bulunan deri görünümlü kaplama, farklı renkteki dikişler ile çok şık dursa da dokunduğunuz anda göründüğü kadar kaliteli bir malzeme olmadığını hissettiriyor. Tamam, konsol döşemelerine kimse devamlı dokunmayacaktır ama en azından sürücünün devamlı temas halinde olduğu direksiyonda daha kaliteli bir kaplama kullanılmalıydı diye düşünüyorum. Bu arada ön konsolda yer alan zıt renkli dikişler, direksiyon ve vites körüğü etrafında da kendine yer bularak sportif görünüme katkıda bulunuyor. Orta konsolda yer alan 8.0 inçlik multimedya ekranı, çözünürlüğü, tepki hızı ve kolay kullanılabilirliği ile sadece kendi sınıfına değil, kendisinden üst sınıftaki birçok modele de referans olacak kalitede. Apple CarPlay, Android Auto ve Mirror Link bağlantı seçeneklerine sahip olan bilgi-eğlence sistemi, opsiyonel olarak satın alınabilinen Beats marka ses sistemi ile birleşince bu sınıfta pek bulunmayacak kalitede bir müzik keyfi sunuyor. Seat ayrıca, Ibiza'da sunduğu ön bölge asistanı ve adaptif hız sabitleyici gibi üst sınıfta karşılaşabileceğiniz donanımlara da Arona'da yer veriyor.

Seat Arona, dış tasarıyla ağabeyi Ateca'ya benzerlik gösteriyor







İç mekân, klasik Seat çizgisinde. 8.0 inçlik multimedya ekran, sınıfının en iyisi





400 litrelik bagaj hacmi sınıf standartlarını karşılıyor

Küçük kardeşi Ibiza gibi MQB A0 platformunda üretilen Arona, Ibiza'dan 79 mm daha uzun (4138 mm) ve 108 mm daha yüksek (1552 mm) gövdesiyle gayet ferah bir ortam sunuyor. Özellikle baş mesafesi konusunda çok cömert olan Arona hem ön hem arka koltuklarda yeterli diz mesafesi sahip. 400 litrelik bagaj hacmi Crossland X (410 lt) ile neredeyse aynı iken rakipleri arasında sadece Captur'ün (455 lt) arkasında kalıyor.

Henüz sadece 1.0 litrelik TSI motor ile satılan Arona, 95 HP ve 115 HP'lik iki seçeneğe sahip. 95 HP'lik versiyon manuel şanzımanla, 115 HP'lik versiyon ise sadece DSG şanzıman ile satılıyor. Daha güçlü olan versiyonunu kullandığımız Arona, düşük hacmin verdiği dezavantajla ilk kalkış anında hantal hissettirirken, turbo beslemenin de katkısıyla 2500-3000 d/d aralığından sonra atak bir kimliğe bürünüyor. Üç silindirli motorun hırıltılısı ve turbo ıslıkları, iç mekândaki düşük yalıtımla birleşince kimine göre gürültülü, bize göre ise eğlenceli sürüşlere dönüşüyor. DSG şanzıman her zamanki gibi görevini mükemmele yakın seviyede yerine getiriyor. 5.0 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimine sahip Arona ile şehir içinde bol trafik yüzünden 8.5 lt/100 km civarında yakıt tükettik. Evet, bu değer kulağa yüksek gelse de daha normal koşullarda Arona'nın en az 1.0-1.5 lt/100 km daha az yakıt tüketeceğine eminiz.

İşin doğrusu sınırlarını pek zorlamadığımız Arona, yüksek gövdesiyle Ibiza kadar dinamik olmayabilir. Yine de tepkili direksiyon ve serte kaçan süspansiyonu ile yol tutuş anlamında bizi tatmin etmeyi başardı. Fakat bahsettiğimiz süspansiyon, 17 inçlik jantların da etkisiyle engebeli yollarda yolcuları biraz yorabiliyor. Arona, genel itibarıyla yüksek yapısının kazandırdığı geniş görüş açılarının da avantajıyla şehir içinde pratik bir sürüş vaat ediyor.

Seat Arona'nın rakipleri arasında Nissan Juke, Peugeot 2008, Renault Captur ve Opel Crossland X gibi modeller yer alıyor. Arona'nın aksine diğer tüm modeller 1.2 litrelik benzinli motorlara sahipler. En yaşlı olan ve yenileneceğine dair aldığımız duyumlar nedeniyle Juke'u hesaba katmazsak, Arona bu listeden alabileceğiniz en ucuz ikinci otomobil oluyor. Donanım içeriklerine girmeden sadece üst donanım paketlerini karşılaştıracak olursak Renault Captur Outdoor paketiyle 103 bin 100 TL, Seat Arona Xcellence paketiyle 107 bin TL, Peugeot 2008 GT-Line paketiyle 121 bin TL ve Opel Crossland X Ultimate paketiyle 139 bin 900 TL'den satılıyor. Fiyat avantajı, dinamik görüntüsü ve iç mekândaki kalitesiyle piyasaya giren Arona'nın diğer rakiplerinden rahatlıkla müşteri çalabileceğine inanıyorum. Özellikle dizel motora kavuşunca adından sıklıkla bahsettiren bir model haline gelecektir.

Yazı: Talha Özkaya
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

SONUÇ



Geniş iç mekân, zengin donanım



Dizel motor seçeneği olmaması

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kapılı, 5 kişilik SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4138 mm x 1780 mm x 1552 mm, aks aralığı 2566 mm, boş ağırlık 1135 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, lastikler 205/55 R17

Güç aktarımı
Önden çekişli, 7 ileri otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 3 silindirli, DOHC, 12V, 999 cc hacim, 5000 d/d'de 115 HP güç, 2000 d/d'de 200 Nm tork

Performans
0-100 km/s ....10.0 sn
Maksimum hız.................................182 km/s
Ortalama tüketim........................5.0 lt/100 km

Baz fiyat
Seat Arona 1.0 EcoTSI DSG ....100.000 TL



Skoda Octavia 1.4 TSI DSG Sport

Skoda; konforlu, sağlam ve iyi donanımlı bir otomobil isteyen aileler için Octavia ile daha sportif bir versiyona yer veriyor.

Skoda sizleri heyecanlandırmıyor olabilir. Belki de hâlâ kafasında marka imajına takılanlar var. Ama bunlar artık çok geride kaldı ve VW Grup içinde dahi Skoda artık çok güçlü bir marka.

Orijini Çek olan marka son dönemde ciddi bir ivmelenme yakaladı. Birbiri ardına gelen şık ve dikkat çekici SUV'larla birlikte yenilenen Octavia, sunduğu donanımlar ve keyifli sürüş özellikleriyle birlikte birçok kullanıcının dikkatini çekiyor.

Sportiflik deyince akla ilk gelen şüphesiz markanın RS Serisi modelleri oluyor. Octavia'nın da güçlü RS versiyonları üretiliyor. Bizler bugün RS kadar olmasa da sportiflik beklentilerini karşılayabilecek bir Octavia ile beraberiz.

Motor kaputu aldına 1.4 lt'lik TSI üniteye yer veriliyor. Sessiz ve pürüzsüz yapısı olan bu motor, 1.0 lt'lik benzinli versiyon ile 1.6 TDI arasındaki dengeyi sağlıyor. 150 HP gücündeki motor, Sport donanımda sunulan ve direksiyondan kumanda edilebilen DSG şanzımanla kombine ediliyor. Ayrıca eco, normal, sport ve individual olmak üzere dört farklı sürüş moduna sahip aracın bu butonu vitesin önüne konumlandırmış.

Bu motor aslında ekonomik bir sürüş karakterine sahip. Fabrika verisi 100 km'de ortalama 5.0 litre. Fakat dikkat ettiğinizde dahi bu değeri 6.0-6.5 lt/100 km'nin altında düşürmek pek de kolay değil.

Sürüş yönetimini sport moduna aldığınızda gaz tepkisi, şanzıman ve direksiyon hissi değişiyor. Direksiyon hafif fakat doğrudan tepkiler ortaya koyabiliyor. Ayrıca otomobil VW Golf'ten neredeyse 50 mm daha uzun aks aralığına sahip olmasına rağmen ani yön değişikliklerinde kararlı cevaplar verebiliyor.

Tasarım anlamında Sport donanım seviyesi, Style'a ek olarak 17 inç'lik jantlar, spor koltuklar, karartılmış arka camlar ve gövde rengi spoyler ile sunuluyor.

Kabine geçtiğimizde ise 9.2 inç'lik wi-fi hotspot, akıllı sat nav gibi özelliklere sahip bilgi-eğlence sisteminden gerçekten de etkilendik. Apple CarPlay ve Android Auto'yu içeren SmartLink yazılımı ise standart olarak geliyor. Ayrıca Sport donanımda yer alan panoramik cam tavan da bu yönde beklentisi olanlar için önemli bir seçenek.

Sport donanımlı Octavia'nın satış fiyatı 129 bin TL. İlk bakışta bu rakam yüksek gelebilir. Fakat bu sınıfta artık donanımlar fiyatları ciddi ölçüde etkiliyor ve Octavia Sport'un güçlü motoru, sunduğu bolca donanımın yanı sıra sportif öğeleri de göz önünde bulundurduğunuzda rakam hiç de fena görünmüyor.

Yazı: Ahmet Armağan

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
4 kapılı, 5 kişilik sedan, uzunluk x genişlik x yükseklik 4670 mm x 1814 mm x 1461 mm, aks aralığı 2686 mm, boş ağırlık 1269 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 225/45 R17

Güç aktarımı
Önden çekişli, 7 ileri otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo, 1395 cc hacim, 5000 d/d'de 150 HP güç, 1500 d/d'de 250 Nm tork

Performans
0-100 km/s ....8.2 sn
Maksimum hız.................................219 km/s
Ortalama tüketim.......................5.0 lt/100 km

Baz fiyat
Skoda Octavia 1.4 TSI DSG Sport....129.000 TL

SONUÇ


Rafine sürüş, geniş kabin, yeterli performans


Tasarım sade



Bu versiyonda standart olarak spor koltuklar sunuluyor



Bilgi-eğlence sistemi, 9.2 inç'lik yüksek çözünürlüklü bir ekrana sahip



BİR BAKIŞTA

AUDI Q5: 190 HP, 400 Nm, 0-100 km/s 7.9 sn, tüketim 4.9 lt/100 km, 447.904 TL
BMW X3: 190 HP, 400 Nm, 0-100 km/s 8.0 sn, tüketim 5.7 lt/100 km, 438.400 TL
MERCEDES GLC: 170 HP, 400 Nm, 0-100 km/s 8.3 sn, tüketim 5.5 lt/100 km, 412.500 TL
VOLVO XC60: 190 HP, 400 Nm, 0-100 km/s 8.4 sn, tüketim 5.4 lt/100 km, 384.880 TL

Cazibe



kaynağı

Şu sıralar herkesin gözünde SUV'lar var. Hayalleri ise tabii ki premium modeller süslüyor. Üçü Alman biri İsveçli dört cazibeli SUV'u sizler için bir araya getirdik...



Böylesine iddialı araçların bir araya geldiği bir karşılaştırmada kesin olarak birinciyi seçmek için çok detaylı testler yapmak lazım. Alman ortağımız yani dergimizin en ünlü olduğu konu bu. En son yaptıkları karşılaştırmada Mercedes GLC birinci olmuş, Volvo XC60 onu izlemişti ama bu karşılaştırmada X3 ve Q5 yoktu. Biz Türkiye'de sadece sürüş izlenimlerine yer veriyoruz. Yani detaylı testlerden çok hislerimizi ön planda tutuyoruz. Bu anlamda net bir şekilde bu araç birinci demek haksızlık olur ama tabii ki gönlümüzün birincisini seçeceğiz. Öncelikle söylemek istediğimiz, bir yanlış anlaşma sonucu Mercedes'ten gelen test aracı istediğimiz motora sahip değildi. Ama bu önemli değil çünkü önemli olan fotoğraf çekimine katılmak değil bu aracı kullanmış olmak. Daha önce hem GLC 220 d hem de 250 d'yi kullandığımız için teknik özellikler kısmında 220 d'ye yer verdik ama fotoğraflarda yer alan araç hibrit versiyon.

Şimdi gelelim araçlarımıza. Hemen herkesin hayalinde bu dört SUV'dan birine sahip olmak vardır. Üstelik

Çoğu insan bu dörtlüden birine sahip olmak istiyor ama tabii ki bir tanesi diğerlerinden daha iyi...

hepsi de çok yeni. GLC hariç hepsi geçtiğimiz yıl tanıtıldı. GLC ise 2016 model yılı olarak satışa başlamıştı.

Karşılaştırma yazılarında tasarımdan bahsetmeyi doğru bulmam ama kısaca fikrimi belirteyim. Bence en etkileyici görünen araçlar X3 ve XC60. Özellikle Audi Q5 daha sıradan bir tasarıma sahip. Ama VW Grubu'nun bu stratejiyle çok başarılı satış rakamlarına imza attığı da bir gerçek.

Hemen kabinlere geçelim. Ebatlara bakıldığında hepsinin çok yakın olduğu görülüyor. Zaten belli bir ▷

büyüklükten sonra milimetrelerin önemi kalmıyor. Dört araç da geniş ve ferah kabinlere sahip. Hatta Volvo hariç bagaj hacimleri bile 550 litre ile aynı.

Dört premium SUV için konfor ve donanım tespitleri yapmak komik olur. Sadece kabin fotoğraflarına bakınca bile kaliteleri belli oluyor. Tabii ki detaylara bakıldığında farklar ortaya çıkıyor. Örneğin kendi adıma en çabuk adapte olduğum araç Audi Q5 oldu. Butonların yerleşimi, sezgisel olarak hızlıca Q5'i anlamanıza yardımcı oluyor.

Diğer yandan içine oturduğumda kendimi en iyi hissettiğim model ise X5'ti. BMW X5'te verdiğiniz paranın karşılığını sonuna kadar alığınız duygusuna kapılıyorsunuz. Bunda en büyük etken sedan da olsa SUV da olsa BMW'nin sürücü odaklı bir çizgiyi benimsemesi.

Günümüz araçları için multimedya sistemleri ve bağlanabilirlik çok önemli. Bu konuda da Volvo XC60 öne çıkıyor. Sonradan takılmış gibi görünen ekranları sevmiyorum. Bu anlamda orta konsola dikey olarak entegre edilmiş Volvo ekranı daha cezbedici. Mercedes'e gelince biraz hayal kırıklığına uğramadım dersem yalan olur. Elbette genişlik, sessizlik, donanım ve kalite konusunda bir kusur yok ama diğerleri yanında sanki bir alt sınıf SUV izlenimi veriyor. Bunu tarif etmek güç, tamamen bana özgü bir durum olabilir ama hissim bu yönde oldu. Motorlara geçmeden kısaca fiyatlara da bakalım. Bu konuda Volvo inanılmaz avantajlı. Tabii ki her modelin baz versiyonunun fiyatlarını ele alıyoruz. Örneğin Audi Q5 ülkemize tek bir donanımla geliyor. Bu nedenle fiyatı yüksek gibi görünebilir ama donanımı da nispeten yukarıda. GLC'nin fiyatı da uygun. Hatta 469 bin TL'ye kıyarsanız, rakiplerinden 20 bin TL pahalıya 204 HP'lik 250 d'yi de alabiliyorsunuz.

Bu dört aracı da benzer motorlarla satın almak mümkün. 2.0 lt olan üç model de hem güç hem de tork konusunda yenişemiyor: 190 HP güç ve 400 Nm tork... Mercedes GLC'nin de torku 400 Nm fakat hacmi değerlerinden daha büyük. Gücü ise 20 HP düşük ama çok da bir şey fark etmiyor. Örneğin fabrika verilerinde Volvo XC60'tan daha seri olduğu görülüyor.

Kâğıt üstünde en hızlı ve en az yakan modelin Audi Q5 olduğu görülüyor. Gerçekten de 1845 kg olan ağırlığına rağmen oldukça performanslı hissettiriyor. Tabii 400 Nm tork az değil, bu araçlar güçleriyle değil torklarıyla yürüyor, unutmamak lazım.


Volvo, XC90 ile başladığı SUV atağında bir gol de XC60 ile attı


Sadelik mi heybet mi? Bu sorunun cevabı kişiden kişiye göre değişir

KABİNLER


Sezgisel olarak Audi Q5'e adapte olmak daha kolay


BMW, SUV da üretse sürücü odaklı olmayı sürdürüyor


Mercedes kokpiti sanki bir alt sınıf izlenimi yaratıyor


Volvo kendini aşmaya devam ettiğini bir kere daha ispatladı

BMW, 20 kg daha hafif ve o da oldukça atak hissettiriyor. Diğerlerinin farkı da çok belirgin değil. GLC'nin eksi 20 HP'si bile çok hissedilmiyor. Virajlı yollarda sürcüsünü en mutlu eden model ise BMW X3. Direksiyon hissi, ağırlık dağılımlarına tepkisi rakiplerinden daha iyi. Tabii bir SUV'la bunları neden yapasınız o da ayrı...

Yazı: Mert Yılmaz
Fotoğraf: Alp Emre Göksel



SONUÇ

Birinci belli, ya ikinci?

Daha önce dediğim gibi bu duyguların ön planda olduğu bir karşılaştırma. Yani elimize mezura alıp, tek tek diz mesafelerini ölçmedik (!) Kendi adıma birinci konusunda eminim: Kesinlikle BMW X3'ü alırdım. Diğer yandan Volvo XC90 da ilgi çekici bir araç ve fiyat avantajı da var. Audi Q5, kuzu postunda bir kurt gibi. Hemen her noktada çok başarılı. Yani ikinciyi seçmek daha zor...

Mercedes ve Audi temsilcileri daha ağırbaşlı tasarımlara sahip



Yeni BMW X3, ebat olarak olmasa da rakiplerinden daha büyük görünüyor



TEKNİK ÖZELLİKLER

Model	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC	Volvo XC60
Motor tipi/ silindir sayısı	Sıralı/4	Sıralı/4	Sıralı/4	Sıralı/4
Silindir hacmi cc	1986	1995	2143	1969
Maks. güç HP, d/d	190, 3800	190, 4000	170, 3000	190, 4250
Maks. tork Nm, d/d	400, 1750	400, 1750	400, 1400	400, 1750
Uz. × gen. × yük. mm	4663 × 1893 × 1659	4708 × 1891 × 1676	4656 × 1890 × 1639	4688 × 1902 × 1658
Aks aralığı mm	2819	2864	2873	2865
Bagaj hacmi lt	550	550	550	505
Hızlanma 0–100 km/s sn	7.9	8.0	8.3	8.4
Maks. hız km/s	218	213	210	205
Yakıt tüketimi ort. lt/100 km	4.9	5.7	5.5	5.4
Baz fiyat TL	447.904	438.300	412.500	384.880



Saygılar

Hyundai i30 N Performance gibi yeni üyelerin saygı görebilmesi için önce rüştünü ispatlaması gerekiyor. Sınıfının en iyilerinden olan ve kendini daha önce kanıtlamış olan Honda Civic Type R veya Seat Leon Cupra 300 gibi modeller yüksek performanslı kompakt hatchback sınıfının en yeni üyesini sınava tabi tutuyor...



BİR BAKIŞTA

HONDA CIVIC TYPE R: 320 HP, 400 Nm, 0-100 km/s 5.8 sn, 36.490 Euro'dan başlıyor; ürün gamı başlangıç fiyatı 19.990 Euro

HYUNDAI i30 N PERFORMANCE: 275 HP, 378 Nm, 0-100 km/s 6.1 sn, 32.200 Euro'dan başlıyor; ürün gamı başlangıç fiyatı 17.450 Euro

SEAT LEON CUPRA 300: 300 HP, 380 Nm, 0-100 km/s 6.4 sn, 35.160 Euro'dan başlıyor; ürün gamı başlangıç fiyatı 15.490 Euro

Hyundai!



Avrupa pazarında daha etkin olmak isteyen Hyundai, Avrupalı tüketicinin gönlünü kazanmak için ve onların beklentilerine uygun araçlar geliştirmek için önce Avrupa'da bir tasarım merkezi kurdu. Ardından genç hedef kitleye ulaşmak ve markaya sportif bir imaj kazandırmak üzere motorsporlarına yatırım yaptı. Ektiğini de biçiyor... Önce Avrupalı rakiplere, örneğin sınıfının yaratıcısı Golf'e meydan okuyan i30 gibi ürünlerle pazardaki etkinliğini arttırdı. Üstüne beş yıl üretici garantisi vererek ürünlerine olan güvenini de ispatladı. Şimdi de motorsporlarından elde ettiği bilgi birikimi ve deneyimden yararlanarak yüksek performanslı kompakt hatchback sınıfına iddialı bir giriş yaptı. Bu, özellikle genç ve performans tutkunu kullanıcıların gönlünü kazanmak için bir zorunluluktu ve kaçınılmazdı. i30 N Performance, markanın motorsporlarından elde ettiği bilgi birikimi ve deneyimin yola yansımasını temsil ediyor. Karşısında ise kendini kanıtlamış güçlü iki rakip var: Honda Civic Type R ve Seat Leon Cupra 300.

İngilizlerin 'hot hatch' olarak da adlandırdığı yüksek performanslı kompakt hatchback sınıfı kıran kırana bir rekabete sahne oluyor. Hedef kitle nazarında ciddiye alınmak ve uzun soluklu bir maraton koşmak isteyen her yeni otomobil, mutlaka elini masaya vurmak ve kendini kanıtlamak zorunda, aksi halde barınamaz. Gerek Seat Leon Cupra, gerekse de Honda Civic Type R hedef kitlenin gönlünü kazanmayı başardı. Şimdi ise Hyundai bu ikiliye kafa tutmak üzere i30 N Performance modelini sahaya sürüyor.

Yeni Hyundai i30 N Performance görsel olarak bu iki modelin arasında bir yerde konumlanıyor. Seat ile karşılaştırıldığında daha havalı görünüyor ve daha fazla dikkat çekiyor ama yarış pistinden çıkmış gibi duran Civic Type R'ın yanında bir hayli sönük kalıyor. Zaten onun kadar dikkat çekici bir görünüm sunan da çok fazla yok bu segmentte.

Ancak sorun şu ki, bu kadar gösterişli bir otomobili herkes sevmeyebiliyor. Kimi abartılı ve aşırı gösterişli bir takım elbise yerine tercihini daha çok istikrârdan yana kullanabiliyor. Yıllardır satış listelerinin zirvesinden inmeyen ve sınıfının yaratıcısı olan Golf GTI buna iyi bir örnek. Onun İspanyol ateşi ile şekillendirilmiş türevi olan Leon Cupra ise tıpkı Golf GTI gibi performanstan ödün vermeden, üstün günlük kullanıma uygunluk nitelikleriyle gücünü ortaya koyuyor. Ancak Leon Cupra yalnız değil. Hyundai i30 N Performance da bu disiplinde başarılı bir sonuca imza atıyor ve Leon Cupra ile aynı puanı topluyor. Hatta daha da ileriye giderek yaşama alanı ve çevre görüş gibi konularda Civic'ten daha başarılı bir sonuca imza atmakla kalmıyor, aynı zamanda daha kullanışlı bir yapı sergiliyor.

Hyundai'nin iç mekânına bakarak bunun sıkıcı ve sıradan bir otomobil olduğunu söylemek haksızlık olurdu. Tamam, Seat'ın kalite seviyesini sunamıyor olabilir, Honda'nın abartılı gösterişinden de yeller esiyor olabilir, ama bu Hyundai i30 N Performance'ın elinin boş olduğu anlamına gelmiyor. i30 N kullanıcısı dört adet hazır sürüş programından birini seçebiliyor ve isterse beşinci bir programı kendi kişisel sürüş zevkine göre ayarlayabiliyor. Aslında rakiplerden hiçbiri bu kadar kişisellik sunamıyor. Direksiyon üzerindeki iki adet açık renk düğme bile fark yaratmaya yetiyor. Sürücü bu iki düğme ile var olan sürüş modlarından ikisini menüye girmeden el pratikliği ile seçebiliyor. Başparmak mesafesindeki bu düğmeler büyük kolaylık.



1459 kg

Hyundai i30 N, 1459 kg ile Civic Type R'dan 55 ve hatta Leon Cupra'dan 85 kg daha ağır. Ama bu ağırlık fazlasını sürüş esnasında pek de hissettirmiyor.







Her üç rakip de mekanik kilitli diferansiyel sayesinde ön akstaki abartılı önden kaymayı kontrol atında tutmayı başarıyor. Aradaki farklılıklar ise oldukça belirgin. Honda bir pist sporcusu gibi dengeli kalırken, Hyundai ani ağırlık transferlerinde arka kısmıyla hareketleniyor. Seat Cupra ise özellikle artistik fotoğraflar için ideal pozlar veriyor

Performans kadar ses de önemli

Sürüş modları arasındaki geçiş o kadar pratik ve hızlı ki, bozuk ve dalgalı bir zeminden kaymak asfalta geçildiğinde anında mod değişimi gerçekleştirilebiliyor. Tam da performans ve otomobil tutkunları için ideal çözüm. Öyle sürekli olarak sert gezmek zorunda değil, veya mod değişimi için bazı modellerde olduğu gibi menüye giriş yapmak zorunda da değil.

Dahası i30 N'de mod değişimi sadece sürüş hissine fiziki olarak yansımakla kalmıyor, kendini kulaklarda da işitsel olarak hissettiriyor. Egzoz sisteminin sesi derinden gelen homurtudan AMG tadında tiz ve hırçın böğürtüye kadar üç farklı karakteristik ortaya koyuyor. Özellikle ▷


Bir hot hatch ancak bu kadar heyecan verici bir görünüme sahip olabilirdi. Honda tüketicinin nabzını çok iyi yakalıyor. Alt menülerde tur zamanı gibi ilave göstergeler de bulunuyor


Direksiyon üzerindeki açık renk düğmeler sürücü için hayati önem taşıyor. Sürücü bu düğmeleri kullanarak sürüş modlarını seçebiliyor

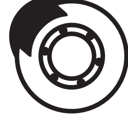

Görünüm olarak standart bir Leon'dan neredeyse hiçbir fark yok. Seat, Cupra için özel bir uygulama yapmıyor. Sadece hız göstergesi olası potansiyele dikkat çekiyor

sonuncusu orta devirlerden itibaren dört silindirli bir motordan tahmin edilemeyecek kadar hırçın hissettiriyor ama bunu yaparken de kesinlikle çevreyi rahatsız etmiyor.

Eğer illaki abartı ifadesi kullanılacaksa bu üç kademeli adaptif amortisörlerin en sert modu için yapılabilir. Adaptif ayarlı amortisörlerin en üst seviyesi o kadar sert ki, günlük hayatta kullanmak neredeyse imkânsız ve daha çok bir Nürburgring eğlencesinde kullanılması yerinde olacaktır. Süspansiyon bu modda gerçekten de yol bozukluklarını filtre etmiyor. Evet, bir konfor modu söz konusu, ama o da oldukça sert ayarlanmış. Yine de yol bozukluklarını filtre edecek kadar esnek tutulmuş. Doğrudan karşılaştırılacak olursa Leon Cupra 300 yola çok daha yakın bir duruşa sahip ancak buna rağmen i30 N'in yol geri bildirimini sunamıyor. Pist kullanımı için mükemmel bir yapı sergiliyor olsa da Honda Civic Type R da günlük kullanıma uyumlu bir süspansiyon geometrisi ile sürücüsünü şımartıyor.

Ancak bu kadarla da kalmıyor. i30 N, öncüsünden devraldığı Nürburgring pist rekorunu geliştirerek daha da iyi bir noktaya taşıyan Civic Type R'a viraj performansı noktasında da meydan okuyor. Hyundai test pistindeki parkurda yola öylesine iyi tutunuyor ki, esnek arka aksının da yardımıyla kukalar arasında adeta süzülüyor ve Japon rakibini geride bırakıyor. Test pistindeki kıvraklığıyla önemli puanlar toplayan i30 N, hızlanma ölçümlerinde Japon rakibine boyun eğmek zorunda kalsa da İspanyol ateşini geçmeyi başarıyor. Üstelik i30 N 275 HP ile karşılaştırmanın en zayıf üyesi ve Civic Type R'dan dolu dolu 45 HP daha güçsüz.

Aslında ilk kalkışta adet olunduğu üzere dörtte üç gazla harekete geçtik ama sadece bu noktada ön aks bu kadar güçle mücadele etme noktasında



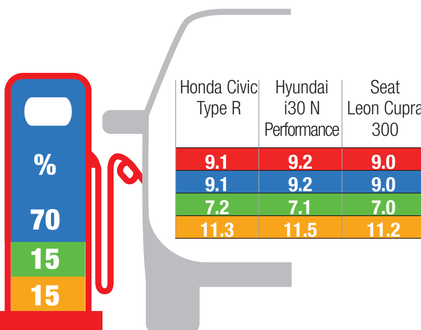
63.1 metre

Seat 130 km/s'den durmak için dolu dolu 63.1 metreye ihtiyaç duyarken, Hyundai aynı hızdan sadece 58.8 metrede durmayı başarıyor. Honda ise sadece ve sadece 57.1 metrede duruyor.

TÜKETİM ÖLÇÜMÜ

Test tüketimi

Oranlar:
Yüzde 70 **Ev-iş yolu:** Evden işe tipik sürüş (21 km)
Yüzde 15 **Ekonomik:** Özellikle sakin kullanım (275 km)
Yüzde 15 **Sportif:** Yüksek hızlarda sportif sürüş

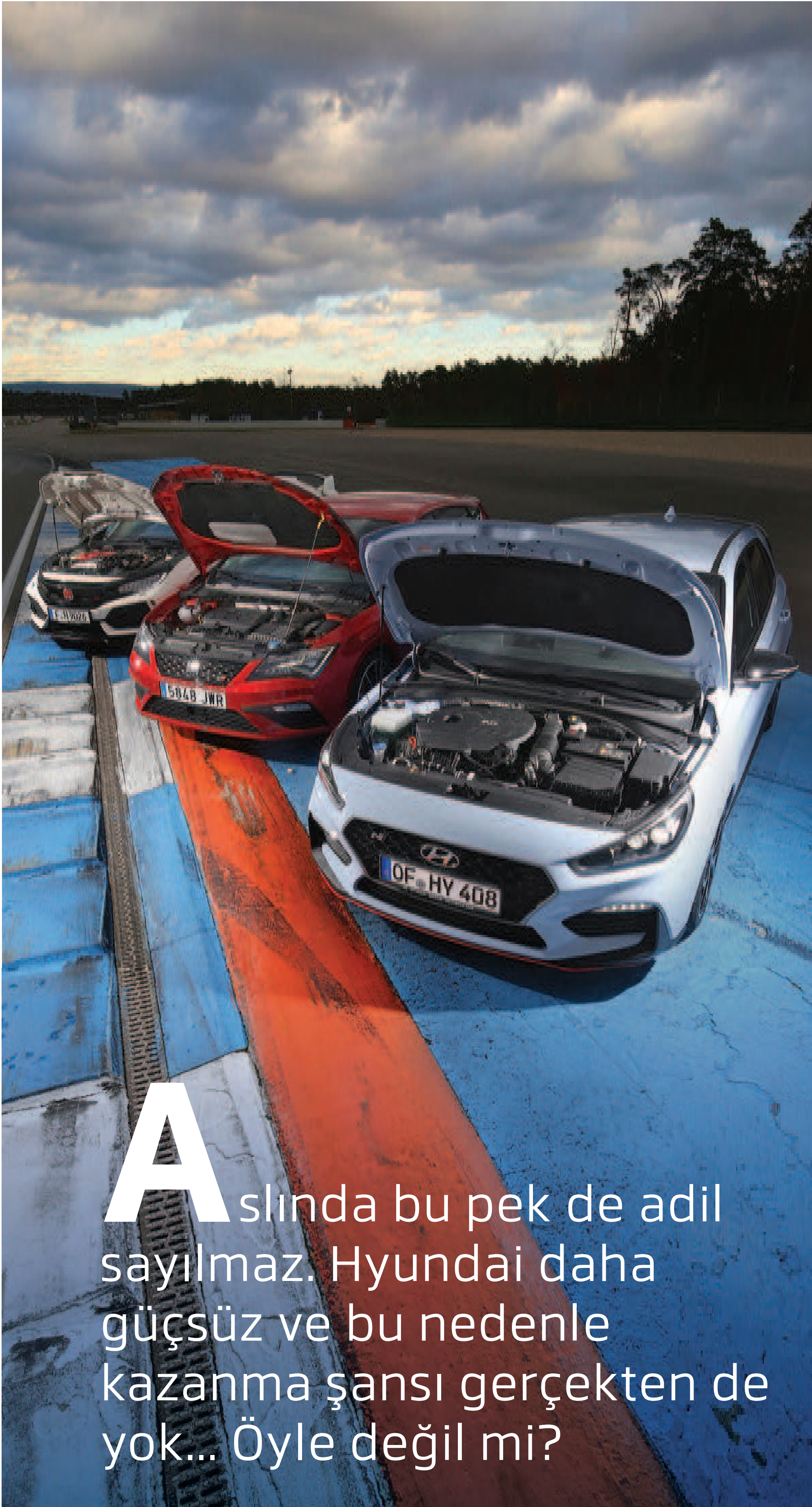


TEKNİK ÖZELLİKLER VE TEST VERİLERİ

Model		Honda Civic Type R	Hyundai i30 N Performance	Seat Leon Cupra 300
Motor				
Motor tipi/silindir sayısı		Sıralı/4	Sıralı/4	Sıralı/4
Silindir hacmi	cc	1996	1998	1984
Güç	kW (HP) d/d	235 (320) 6500	202 (275) 6000	221 (300) 5500
Maksimum tork	Nm, d/d	400, 2500	378, 1750	380, 1800
Güç aktarımı		Önden çekişli, altı ileri manuel şanzıman	Önden çekişli, altı ileri manuel şanzıman	Önden çekişli, altı ileri manuel şanzıman
Test aracı lastiği		245/30 R 20 Y Continental SportContact 6	235/35 R 19 Y Pirelli P Zero	235/35 R 19 Y Pirelli P Zero
Boyutlar/ağırlıklar				
Boş ağırlık/taşıma kapasitesi	kg	1404/356	1459/491	1374/516
Uzunluk × genişlik (yan aynalarla) × yükseklik	mm	4557 × 1877 (2076) × 1434	4335 × 1795 (2009) × 1451	4281 × 1816 (1975) × 1435
Aks aralığı	mm	2699	2650	2631
Dönüş çapı sol/sağ	m	11.7/11.9	11.3/11.4	10.9/11.0
Bagaj hacmi	lt/VDA	420/1209	395/1301	380/1210
Römork kapasitesi/rölantide	kg	–/–	700/1600	–/–
Kabin genişliği ön/arka	mm	1465/1455	1470/1455	1460/1430
Kabin yüksekliği ön/arka	mm	995/940	1020/970	1020/960
Standart diz mesafesi	mm	690	700	710
Tüketim/menzil/CO_2				
Test tüketimi	lt/100 km	9.1	9.2	9.0
ams ekonomik		7.2	7.1	7.0
ams ev-iş yolu		9.1	9.2	9.0
ams sportif		11.3	11.5	11.2
Test CO_2 salımı	g/km	212	214	209
NEDC'ye göre tüketim Şehir içi/şehir dışı/ortalama	lt/100 km	9.8/6.5/7.7	9.7/5.7/7.1	9.0/5.7/6.9
Emisyon sınıfı		Euro 6	Euro 6	Euro 6
CO_2 salımı	g/km	176	163	158
Verimlilik sınıfı		E	D	D
Depo kapasitesi	lt	46	50	50
Menzil	km	505	543	555
Hızlanma/maksimum hız				
Hızlanma	sn			
0 – 80 km/s		4.3	4.4	4.6
0 – 100 km/s		5.8	6.1	6.4
0 – 120 km/s		7.4	8.2	8.0
0 – 130 km/s		8.3	9.3	8.9
0 – 140 km/s		9.6	10.6	10.5
0 – 160 km/s		12.0	14.1	13.0
0 – 180 km/s		15.3	18.0	15.8
0 – 200 km/s		19.4	24.4	20.5
0 – 400 m		13.8	14.2	14.2
Ara hızlanma	sn			
60 – 100 km/s		2.6	3.1	3.0
80 – 120 km/s		3.1	3.8	3.4
Maksimum hız	km/s	272	250	250
Fren mesafeleri				
100 – 0 km/s soğuk	m	33.8	34.2	37.1
130 – 0 km/s soğuk/sıcak		57.1/57.1	58.8/59.8	63.1/62.9
190 – 0 km/s soğuk		122	125	133
İç gürültü				
80 km/s	son vites dB(A)	68	69	67
100 km/s		70	69	69
130 km/s		73	71	70
160 km/s		78	74	73
180 km/s		80	75	76
Sürüş dinamikleri				
Slalom 18 m	ESP açık/kapalı	68.8/68.9	68.1/69.1	67.3/68.1
Çift şerit değiştirme	km/s	143.5/145.1	145.6/146.7	139.9/141.9
Sürüş değerlendirmesi		◀ Ø ▶	◀ Ø ▶	◀ Ø ▶
Yönlendirme	endirekt/direkt	○○○○●	○○○●○	○○○●○
Denge	önden/arkadan kayma eğilimi	○○●○○	○○○●○	○○●○○
ESP	ağırbaşlı/sportif	○○○●○	○○○●○	○○○●○
Kontrol	kolay/zorlayıcı	○●○○○	○○●○○	○●○○○
Araç karakteri	ağırbaşlı/sportif	○○○●○	○○○●○	○○●○○
Maliyetler				
Sabit maliyetler	Euro			
Vergi		202	176	166
Zorunlu trafik sigortası		335	313	338
Kısmi kasko[1]		327	182	188
Tam kasko[2]		757	592	484
Kullanım maliyeti aylık[3]				
yılda 15.000 km	Euro	321	308	313
yılda 30.000 km	Euro	589	569	568
Baz fiyat	(Almanya) Euro	36.490	32.200	34.730

[1] Ferdi pay olmadan; [2] 150 Euro ferdi pay ile; [3] Değer kayıpsız

▷



Aslında bu pek de adil sayılmaz. Hyundai daha güçsüz ve bu nedenle kazanma şansı gerçekten de yok... Öyle değil mi?

kendini yetersiz hissettirdi. Hyundai i30 N ile karşılaştırıldığında Civic Type R çok daha yumuşak bir kalkış yapıyor ve ilk hareket anında adeta çıldırmışçasına devir bandının sonuna kadar devir çeviriyor. Açık söylemek gerekirse Civic Type R gibi dolu dolu bir gücu diğerleri sunamıyor.

İlk kalkış anında biraz tutuk hissettirse de i30 N kısa sürede kendine gelerek Honda'nın rüzgâr tünelinden çıkıyor. Her iki Uzakdoğulu da gücünü yere etkin bir şekilde aktarmak için kilitten yararlanıyor ve ön akstaki güç değişimlerini direksiyonda hissettirmiyor. Ancak mükemmel bir geri bildirimle sürücüsünü destekliyor. Ortak özellikler sergiliyor gibi görünseler de iki Uzakdoğulu modelin karakteristiği oldukça farklı. Civic Type R daha çok bir pist otomobili gibi davranıyor ve herhangi bir gövde salınımına girmeden ideal çizgisine sadık kalıyor.

Ralli deneyiminin yansıması

i30 N ise buna karşın Hyundai'nin ralli parkurlardan elde ettiği bilgi birikimi ve deneyimi yansıtıyor. Viraja dinamik ve istekli bir şekilde giren i30 güvenli bir şekilde yola tutunmaya devam ediyor. Sistem Civic Type R ile kıyaslandığında genel olarak daha esnek çalışıyor. Ancak bu olumsuz algılanmamalı. Daha esnek çalışan yürüyen aksam organları özellikle limitlerde daha fazla geri bildirim ve daha kontrollü bir yapı sunuyor. i30 N'e sürüş özellikleri disiplininde yürüyen aksam geometrisi kadar kısa dönüş çapı da önemli bir kazanım sağlıyor.

Peki ya Seat? Seat Leon Cupra neredeyse hiçbir şekilde öne çıkamıyor. Cupra, tıpkı dış tasarımda olduğu gibi sürüş özelliklerinde de dikkat çekmek yerine geri planda kalmayı tercih ediyor. Bu Cupra'yı kesinlikle yetersiz veya kötü bir otomobil yapmıyor. Aksine Leon Cupra çok güzel yol tutuyor ve şehir içi sürüşlerinde konforlu olmasını da çok iyi biliyor. Tamam, hızlanma değerleriyle rakiplerinin gerisinde olabilir ama ondalık bir farkla da olsa rakiplerinden daha tutumlu. Performans disiplininde puan kaybediyor ama konfor disiplininde çok kıymetli puanlar hanesine yazdırıyor. Bunda en gelişmiş multimedya sistemini sunuyor olmasının da katkısı var tabii.

Konu viraj dinamikleri olduğunda da Cupra çok fazla ön plana çıkmadan rakipleriyle mücadele etmesini biliyor. Evet, Type R veya i30 N gibi heyecan uyandıran bir viraj performansı sergilemiyor ama sahip olduğu 300 HP gücü güvenli ve kontrollü bir şekilde zemine aktarıyor. Nabız artışına neden olmuyor, terletmiyor son

derece kontrollü ve kullanımı kolay bir sürüş sunuyor.

Buna gücün zemine aktarılması ve tutunma da dahil. İlk kalkış anında zemine lastikleriyle tutunarak seri bir şekilde ileriye atılan Leon Cupra, turbonun basınç üretmesiyle oluşan torkun da etkisiyle patinaja girmeye başlıyor. Bu ister istemez hızlanma anında biraz zaman kaybettiriyor. Aslında bu önden çekişli otomobillerin genel sorunu. En azından öyleydi. Honda ve Hyundai en azından buna daha etkin bir çözüm üretmeyi başarmış.

Frenler puan kaybettiriyor

Leon Cupra'nın bir diğer zayıf noktası ise frenler. Performance paketiyle birlikte devreye Brembo imzalı fren sistemi giriyor. Brembo frenlerin varlığı fren performansı noktasında beklentiyi de artırıyor. Ancak Leon Cupra tüm fren testi kategorilerinde rakiplerinden sonra duruyor. Hem de belirgin bir gecikmeyle. Sergilemiş olduğu fren performansıyla güvenlik disiplininde çok kıymetli puanlar kaybeden Leon Cupra bu nedenle genel nitelik değerlendirmesinde üçüncülükle yetinmek zorunda kalıyor.

Cupra'nın üçüncülükle yetinmek zorunda kalmasıyla birincilik için Honda ve Hyundai mücadele etmeye başlıyor. Puan tablosu başa baş bir mücadeleye işaret ediyor. Her iki otomobil de mükemmel viraj performansıyla öne çıkıyor. Gücü zemine güvenli ve kayıpsız bir şekilde aktaran ikili adeta virajları kovalıyor ve kilitli diferansiyelin de katkısıyla hiçbir şekilde sürücüsünü strese sokmadan direksiyon komutlarına harfiyen itaat ediyor.

Civic Type R gaz emirlerine biraz daha istekli cevap veriyor ve viraj çıkışında ileriye doğru atılıyor. Buna da şaşmamak lazım, sonuç olarak i30 N'den 45 HP daha güçlü. Güç fazlasının sağlamış olduğu avantajın sürüş dinamiklerine olan etkisi tartışmaya açık değil. Civic Type R bir pist yarışçısı karakterine sahipken, Hyundai i30 N daha çok ralli otomobili edasına sahip. Ancak birinciyi belirlemek için dinamik testler yeterli olmuyor.

Karşılaştırmanın birincisini belirlemek için fiyat-performans niteliklerine de bakmak gerekiyor. Type R bir tık daha pahalı. Hyundai 275 HP ile daha az güç sunuyor olabilir ama satın alma fiyatı da bakım giderleri de daha uygun. Maliyet disiplininde açık ara önde olmakla kalmayan Hyundai i30 N, genel nitelik değerlendirmesinde de sadece bir puan farkla da olsa Honda Civic Type R'ın önünde olmayı başarıyor. Saygı duymak gerekiyor...

Yazı: Marcus Peters
Fotoğraf: Hans-Dieter Seufert

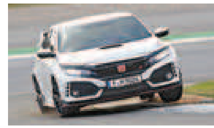
SONUÇ

Nitelik galibi



1 HYUNDAI

İnanılmaz ama Hyundai ayağının tozuyla bu alandaki deneyimli rakiplerini geçerek ilk sırada yer almayı başardı. Sadece uygun fiyatı ve uzun garanti süresiyle değil, gerçekten de hızlı ve keyifli bir otomobil olduğundan kazandı.



2 HONDA

Yeni Civic Type R... Güçlü olduğu kesin, hızlı olduğu da. Ama ne yazık ki güçlü ve hızlı olmak burada galibiyetin garantörü olamıyor. Civic Type R sadece bir puan geride ve özellikle maliyet değerlendirmesinde rakibine çok puan kaptırıyor.



3 SEAT

Cupra 300 oldukça hızlı olmasına rağmen bir o kadar da konforlu olmasını biliyor. Aslında fren disiplininde o kadar puan kaybetmeseydi genel nitelik değerlendirmesinde çok daha iyi bir sonuca imza atabilirdi.

PUAN TABLOSU

Model	(Maksimum puan)	Hyundai i30 N Performance	Honda Civic Type R	Seat Leon Cupra 300
Karoser				
İç mekân genişliği	(20)	9	8	9
Boyutlar	(5)	2	2	2
Bagaj	(15)	5	6	5
Taşıma kapasitesi	(10)	6	4	6
Değişkenlik/fonksiyonellik	(10)	7	7	8
Kumandalar/göstergeler	(5)	5	4	5
Kullanım kolaylığı	(15)	12	10	11
Görüş açıları	(10)	8	6	8
Kalite hissi	(10)	7	6	8
Toplam	**(100)**	**61**	**53**	**62**
Güvenlik				
Güvenlik donanımı/asistanları	(40)	16	16	13
Far	(10)	5	5	7
Fren mesafesi soğuk (100-0 km/s)	(10)	6	7	2
Fren mesafesi soğuk (130-0 km/s)	(5)	3	4	1
Fren mesafesi sıcak (130-0 km/s)	(10)	6	8	2
190 km/s fren	(5)	5	5	4
Pedal hissi	(5)	5	5	5
Sürüş güvenliği	(15)	13	14	14
Toplam	**(100)**	**59**	**64**	**48**
Konfor				
Süspansiyon konforu	(25)	21	22	23
Koltuklar ön	(15)	14	13	15
Koltuklar arka	(10)	7	6	7
Multimedya	(20)	7	9	11
Konfor asistanları	(10)	3	3	6
Klima	(10)	7	7	7
Kabin gürültüsü	(5)	3	3	3
Gürültü hissi	(5)	4	3	2
Toplam	**(100)**	**66**	**66**	**74**
Motor				
Çalışma karakteri	(10)	7	7	8
Çekiş gücü	(10)	8	8	8
Güç dağılımı	(5)	2	4	3
Şanzıman/vites oranları	(10)	10	10	8
Hızlanma/maksimum hız	(15)	10	11	10
Ara hızlanma	(5)	4	4	4
Test tüketimi	(20)	8	8	8
Şarj imkanı	(10)	–	–	–
Elektrikli menzil	(10)	–	–	–
Menzil	(5)	2	2	2
Toplam	**(100)**	**51**	**54**	**51**
Sürüş özellikleri				
Sürüş dinamikleri	(20)	14	14	12
Yol tutuş/sürüş keyfi	(25)	25	25	22
Direksiyon	(20)	18	18	18
Dönüş çapı	(10)	2	1	2
Güç aktarımı/kışa uygunluk	(15)	12	12	9
Düz gidiş/rüzgardan etkilenme	(10)	10	10	10
Toplam	**(100)**	**81**	**80**	**73**
Çevre				
CO_2 emisyonu	(35)	13	13	14
NEDC'ye göre emisyon	(10)	2	2	2
Rölanti ve sürüş gürültüsü	(5)	0	0	0
Toplam	**(50)**	**15**	**15**	**16**
Nitelik değerlendirmesi	**(550)**	**333**	**332**	**324**
Maliyetler				
Baz fiyat*	(25)	25	14	15
Donanım*	(10)	8	10	8
Opsiyon fiyatları	(5)	3	3	3
İkinci el satış kolaylığı	(10)	6	6	6
Beş yıllık sabit giderler*	(10)	10	8	10
Bakım/tamir 100.000 km*	(15)	14	14	15
Yakıt maliyeti 100.000 km*	(15)	15	15	15
Garanti	(10)	9	7	5
Toplam	**(100)**	**90**	**77**	**77**
Genel toplam	**(650)**	**423**	**409**	**401**
		1	2	3

* Daha iyi olan tam puan alır

Türkiye'nin tercihi

Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin (ODD) verilerine göre Türkiye'nin en çok satılan modelleri belli oldu. Biz de en tercih edilen beş otomobili bir araya getirdik...







Türkiye her ne kadar Avrupa pazarında yer alsa da aslında otomobil tercihleri bakımından daha çok Amerika ya da Asya kıtasına daha yakın olmasıyla dikkat çekiyor. Ülkemizde sedan otomobillerin popülerliliği azalmazken, crossover ve SUV'ların dünyada yükselen satış trendine uyum da söz konusu. Fakat hâlâ ilk beşte bir SUV ya da crossover göremiyoruz. Belki önümüzdeki yıllarda bu durum değişebilir.

Verilere göre Türkiye'de otomotiv pazarı 2017 yılında bir önceki yıla göre yüzde 2.8 azaldı. Bunda artan vergiler ve iç-dış siyasi konjektürel değişimlerinde etkisi büyük oldu. Artan kurlar özellikle premium markaların satışlarında düşüş yaşattı. 956 bin 194 adetlik toplam satış, bütün olumsuzluklara rağmen otomotiv sektörünün yüzünü yine de güldürdü. Gelecek yılların daha da zorlu geçeceğini düşünürsek milyonlu rakamları görmemiz biraz uzak...

Otomobil satışlarına bakarsak, 2017 yılında bir önceki yıla göre yüzde 4.52'lik azalmayla 722 bin 759 adetlik satış rakamına ulaşıldı. Hafif ticari araç pazarı, 2017 yılında bir önceki yıla göre ise yüzde 2.93 arttı ve 233 bin 435 adede ulaştı.

Türkiye'de en çok satılan ilk beşin içinde dört adet sedanın bulunması dikkat çekici. Türk tüketicisi sedan gövdeden vazgeçmedi. Aslında bu rakamların en büyük nedenlerinden biri de filo kiralamaları. Volkswagen Passat, Renault Megane Sedan, Fiat Egea Sedan ve Toyota Corolla çoğunlukla filo kiralamarının favori modelleri olmayı sürdürüyor. Renault Clio ise ilk beşin içinde yer alan tek hatchback model.

Geçen yıllara göre Renault Grubu'nun yükselen grafiği dikkat çekiyor. B segmentinde Volkswagen Polo'dan liderliği alan Renault Clio, ilk beşe iki adet Fransızın girmesini sağladı.

Türkiye'nin en çok tercih edilen ilk beş modelini inceleyelim... ▷

Sedanlar hâlâ popülerliğini koruyor

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel



❶ **Fiat** Egea Sedan **42.990 adet**



Fiat Egea Sedan, her ne kadar Fiat yöneticileri kabul etmese de tüketicinin gözünde Linea'nın yerine geldi. Linea satış anlamında zaten her zaman üst noktalarda oldu ve bu mirasını Egea Sedan da sürdürüyor. Linea'ya göre daha konforlu ve daha zengin donanıma sahip olan Egea, Türk tüketicisinin bütün ihtiyaçlarına cevap verecek özelliklere ve motor gamına sahip. Geniş yaşam alanı ve bagajı, tutumlu motorları, dizel-otomatik kombinasyonu sunması, ucuz yedek parçası, yaygın servis ağı ve yüksek ikinci el değeriyle birinciliği hak etti.



Fiat Egea Sedan, yerli üretim olması ve makul başlangıç fiyatıyla satışlarını daha da artıracaktır



FİYATLAR

Model	Fiyat
Easy 1.4 Fire 95 HP	68.900 TL
Easy 1.3 M.Jet 95 HP	86.900 TL
Easy 1.6 M.Jet 120 HP DCT	101.900 TL
Comfort 1.6 M.Jet 120 HP DCT	99.400 TL
Urban 1.4 Fire 95 HP	74.900 TL
Urban 1.6 E-Torq 110 HP AT6	86.900 TL
Urban 1.3 M.Jet 95 HP	92.900 TL
Urban 1.6 M.Jet 120 HP	95.900 TL
Urban 1.6 M.Jet 120 HP DCT	104.900 TL
Lounge Plus 1.6 E-Torq 110 HP AT6	92.900 TL
Lounge Plus 1.6 M.Jet 120 HP	101.900 TL
Lounge Plus 1.6 M.Jet 120 HP DCT	110.900 TL

❷ **Renault** Megane Sedan **39.272 adet**



Fransız üretici, Fluence modelinin yerine getirdiği Megane Sedan ile adeta sınıf atladı. Geçen sene Türkiye'de yılın otomobili seçilerek başarısını taçlandıran Megane Sedan, özellikle dış ve iç tasarımıyla tüketicinin beğenisini topladı. Sınıfının en az tüketen motor seçenekleriyle satış rakamlarını artıran Megane Sedan, uzun yıllar ilk beşin içinde olacağa benziyor.



Geniş bagaj hacmi, dinamik tasarım ve ekonomik motorlar... Çok satmanız için bunları bir arada sunmanız yeterli



FİYATLAR

Model	Fiyat
Joy 1.6 16V 115 HP	82.850 TL
Joy 1.5 dCi 90 HP	116.000 TL
Joy 1.5 dCi EDC 110 HP	125.000 TL
Touch 1.2 Tce 130 HP	108.100 TL
Touch 1.2 Tce EDC 130 HP	125.050 TL
Touch 1.5 dCi 110 HP	128.200 TL
Touch 1.5 dCi EDC 110 HP	136.200 TL
Icon 1.2 Tce EDC 130 HP	134.000 TL
Icon 1.5 dCi 110 HP	136.800 TL
Icon 1.5 dCi EDC 110 HP	143.000 TL

3 Renault Clio HB 31.265 adet





Clio HB, özellikle tasarımıyla gençleri ve kadınları kendine çekmeyi başardı



Volkswagen Polo'dan liderliği alan Renault Clio, tasarımıyla özellikle gençlerin beğenisini topluyor. Son gerçekleşen makyaj operasyonuyla birlikte modernliğini korumayı başaran Clio HB, ilk beşe giren tek hatchback gövdeli araç olmasıyla da dikkat çekiyor.

FİYATLAR

Model	Fiyat
Joy 1.2 75 HP	64.800 TL
Joy 1.2 EDC 120 HP	77.900 TL
Joy 1.5 dCi 75 HP	84.850 TL
Touch 1.2 75 HP	70.050 TL
Touch 1.2 EDC 120 HP	85.850 TL
Touch 1.5 dCi 90 HP	90.850 TL
Touch 1.5 dCi EDC 90 HP	96.850 TL
Icon 1.2 EDC 120 HP	93.100 TL
Icon 1.5 dCi 90 HP	98.100 TL
Icon 1.5 dCi EDC 90 HP	104.100 TL

4 Volkswagen Passat 29.609 adet





Kurumsal firmaların yöneticilerine tahsis ettiği modellerin başında Passat geliyor



Ülkemizde sedan otomobiller sevilse de aslında D segmenti yani orta sınıf çok da tercih edilmez. Sedan gövdeler daha çok B veya C segmentinde satılır. Bu durumu bozan tek model ise Volkswagen Passat oluyor.

FİYATLAR

Model	Fiyat
Easy 1.4 Fire 95 HP	68.900 TL
Easy 1.3 M.Jet 95 HP	86.900 TL
Easy 1.6 M.Jet 120 HP DCT	101.900 TL
Comfort 1.6 M.Jet 120 HP DCT	99.400 TL
Urban 1.4 Fire 95 HP	74.900 TL
Urban 1.6 E-Torq 110 HP AT6	86.900 TL
Urban 1.3 M.Jet 95 HP	92.900 TL
Urban 1.6 M.Jet 120 HP	95.900 TL
Urban 1.6 M.Jet 120 HP DCT	104.900 TL
Lounge Plus 1.6 E-Torq 110 HP AT6	92.900 TL
Easy 1.6 M.Jet 120 HP DCT	101.900 TL
Comfort 1.6 M.Jet 120 HP DCT	99.400 TL
Urban 1.4 Fire 95 HP	74.900 TL
Urban 1.6 E-Torq 110 HP AT6	86.900 TL
Urban 1.3 M.Jet 95 HP	92.900 TL
Urban 1.6 M.Jet 120 HP	95.900 TL
Urban 1.6 M.Jet 120 HP DCT	104.900 TL
Lounge Plus 1.6 E-Torq 110 HP AT6	92.900 TL
Lounge Plus 1.6 M.Jet 120 HP DCT	110.900 TL

5 Toyota Corolla 26.565 adet





Corolla, sunduğu zengin donanım listesi ile 75 bin TL'den 137 bin TL'ye kadar uzanan fiyat skalasına sahip



Dünyanın en çok tercih edilen modeli olan Corolla, ülkemizde de oldukça popüler. Sağlam motoru, avantajlı ikinci el değeri ve geniş yaşam alanıyla tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılayabilen Corolla, Japon markanın göz bebeği olmaya devam ediyor.

FİYATLAR

Model	Fiyat
1.33 Life	75.000 TL
1.6 Touch	86.900 TL
1.6 Touch Multidrive S	94.900 TL
1.6 Active	90.050 TL
1.6 Active Multidrive S	98.050 TL
1.6 Advance	94.100 TL
1.6 Advance Multidrive S	102.100 TL
1.6 Premium	108.400 TL
1.6 Premium Multidrive S	116.400 TL
1.6 Premium (17'' jant ile)	109.600 TL
1.6 Premium Multidrive S (17'' jant ile)	117.600 TL
1.4 D-4D Life	105.950 TL
1.4 D-4D Touch	111.650 TL
1.4 D-4D Touch M/M	117.500 TL
1.4 D-4D Active	114.800 TL
1.4 D-4D Active M/M	120.650 TL
1.4 D-4D Advance	118.850 TL
1.4 D-4D Advance M/M	124.100 TL
1.4 D-4D Premium	130.600 TL
1.4 D-4D Premium M/M	135.850 TL
1.4 D-4D Premium (17'' jant ile)	131.800 TL
1.4 D-4D Premium M/M (17'' jant ile)	137.050 TL

MARKA SATIŞLARI

Renault 130.276
Fiat 120.049
Volkswagen 117.481
Toyota 45.209



BİR BAKIŞTA

BMW 530i: 252 HP, 350 Nm, 0-100 km/s 6.4 sn, test tüketimi 8.9 lt/100 km, 50.800 Euro'dan başlıyor; ürün gamı başlangıç fiyatı 46.100 Euro

MERCEDES E 300: 245 HP, 370 Nm, 0-100 km/s in 6.8 sn, test tüketimi 9.3 lt/100 km, 52.896 Euro; ürün gamı başlangıç fiyatı 44.566 Euro

Azalan

Uzun yıllar önce 250 HP barajındaki otomobillerde V8 silindirli ve kısa bir süre öncesine kadar da turbo dizel hakimiyeti devam BMW 530i ile Mercedes E300 karşılaştırması dört silindirli

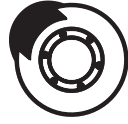


silindirler

heybetli motorlar kullanılıyordu. Bunlar yerini gelişmiş turbo dizellere bıraktı ediyordu. Gelişen teknolojiyle birlikte ok tekrar benzinli motorlarla döndü. modern turbo benzinli motorların ne kadar iyi olduğunu gözler önüne seriyor.

Özellikle konu tarihi olaylar ve otomobil tarihine adını altın harflerle kazımış otomobiller söz konusu olduğunda auto motor & sport'a her zaman güvenebilirsiniz. Şimdi şöyle tarihte bir yolculuğa çıkalım. 1990'ların başı. Bir marka tescili söz konusu. Daimler AG, Avrupa marka tescili için 000114827 nolu dosya ile E-Serisi isim hakkını aldı. Mayıs ayında dolu dolu 25 yıl oldu. İyi de oldu. Çünkü E-Serisi isminden önce o yıllardaki W 124 kasa kodlu model resmi olarak 'orta seri' olarak tanımlanıyordu. E-Serisi'nin çok daha havalı bir isim olduğu kesin. BMW cephesinde ise mesele daha derin köklere dayanıyor. BMW, E-Serisi'nin rakibini dolu dolu 45 yıldır 5 Serisi olarak adlandırıyor.

Bu bir ilk değil. Bu ikili defalarca karşılaştırma için sayfalarımıza konuk oldu, son da olmayacak. Ancak bu sefer durum biraz daha farklı. Malum son zamanlarda dizele alternatifler daha fazla gündeme gelir oldu. Bu ise bize güncel benzinli modelleri karşılaştırırken geçmiş yılları da anma fırsatı tanıyor.



33.5
metre

530i 100 km/s'den durmak için 33.5 metre ile yetinirken E 300 1.4 metre daha uzun bir mesafeye ihtiyaç duyuyor. Az gibi görünebilir ama BMW durduğunda Mercedes hâlâ 20 km/s hıza sahip.

Öncelikle dergi arşivine gidiyoruz. auto motor & sport arşivinden 9/1996 sayısını çıkartıyoruz. W210 kasa koldu E-Serisi ile E39 kasa koldu 5 Serisi'nin ilk karşılaştırmasını masaya yatırıyoruz. Bugün ürün gamının performans ve güç cephesinde E 300 ve 530i yer alırken o yıllarda bu görev E 420 ve 540i'ye verilmişti. Her iki otomobilde de oldukça heybetli birer motor görev yapıyordu. Her iki motor da V8 silindirliydi. BMW 4.4 litre hacim tercih ederken Mercedes 4.2 litrelik bir motora yer vermişti. Her iki motor da birer hacim canavarı. Direkt enjeksiyon yok, turbo besleme yok. Tamamen atmosferik ama en azından silindir başına dört supap teknolojisi, kademeli ayarlanabilir üstten çift eksantrik teknolojileri söz konusuydu.

Bu açıdan bakıldığında BMW ve Mercedes'in bugün sunmuş olduğu ürünler biraz basit kalıyor gibi. 2.0 litre hacimli sıralı dört silindirli turbo beslemeli direkt enjeksiyonlu benzinli motor... Otomobil dünyasındaki hemen her marka ve kompakt sınıf ve üzeri modelde sunulan bir motor mimarisi. Bakalım hacim ve silindir adedi bakımından 20 yıl kadar öncesindeki muadillerinin yarısı kadar olan motorlar nasıl bir performans sergileyebiliyor, atalarının yerini gerçekten de doldurabiliyor mu?

Gücü kuvveti yerinde

BMW, 530i'de B48B20 kodu kullanıma sunuyor. Karter ve bloğu alüminyumdan olan motorun silindir yatakları özel alaşımdan. İki adet dengeleyici mil daha dingin ve sarsıntısız bir çalışma tesis ediyor. İki farklı hava akış kanalına sahip Twin-Scroll turbo besleme kadar tam değişken eksantrik mili zamanlamasının da katkısıyla motor 252 HP güç ve henüz 1450 d/d'de 350 Nm tork üretiyor.

Mercedes'in M 274 kodlu motorunda da durum çok farklı sayılmaz. 245 HP güç ve 1300 d/d itibarıyla 370 Nm tork... Bu motor da yanma odalarının daha çabuk doldurmak ve daha etkin bir gaz tepkimesi sunmak üzere üstten çift eksantrik ile birlikte supapları ayarlayabilirken direkt enjeksiyon sistemi 200 bara kadar basınçla yakıtı yanma

KUMANDA & MULTİMEDYA SİSTEMLERİ

BMW 530i



1 BMW de navigasyon yönlendirmesi gibi multimedya bilgilerinin gösterge paneline yansıtma imkânı sunuyor. Yasal sınırların üzerindeki seyirlerde ekrandaki uyarı sınırın üzerindeki hızı gösteriyor

2 Oranları çok iyi ayarlanmış sekiz ileri ZF imzasına sahip otomatik şanzıman direksiyon üzerinden manuel olarak da kullanılabiliyor





Ergonomik kullanımıyla dikkat çeken iDrive ön yolcunun da sisteme erişimine izin veriyor. Sesli komut özelliğini de destekleyen sistem ayrıca kullanıcıya harf girişi imkânı da sunuyor

GEÇMİŞTEN BİR KARŞILAŞTIRMA: BMW 540i VE MERCEDES E 420

Bol silindirli geçmişin büyüsü

Yıl 1996. E39 gövde kodlu 5 Serisi ve W 210 kodlu E-Serisi ürün ailesinin en üst motor seçeneği olarak sunulan 540i ve E 420 modelleri 4.0 litrenin üzerinde hacme sahip V8 silindirli motorlarla yollara çıkıyor. Yıl 2018. Hacmin yarısı ve silindir adedinin yarısı daha az tüketimle daha hızlı olma imkânı sunuyor...



Yirmi yıl önce kendine hayran bırakan ve döneminin en iyisi olan bu ikili bugünün teknolojisiyle değerlendirildiğinde artık pek de cazip gelmiyor. V8 silindirli heybetli motorlarıyla 540i ve E 420, aradan geçen üç nesil ile yerini tamamen farklı bir motor teknolojisine bıraktı. Hacim de silindir adedi de yarı yarıya düşmüş durumda. Sadece beş ileri otomatik şanzımana sahip olmalarının getirdiği dezavantajla V8 silindirli nesiller 0-100 km/s hızlanma noktasında çok daha yavaşlar. Yeni nesiller daha büyük ve geniş hacimli olmakla birlikte çok daha hızlı ama en önemlisi çok daha tutumlu.

TEKNİK ÖZELLİKLER

		BMW 540i (E39)	BMW 530i (G30)	Mercedes E 420 (W 210)	Mercedes E 300 (W 213)
Motor tipi/silindir sayısı		V/8	Sıralı/4	V/8	Sıralı/4
Silindir hacmi	cc	4398	1998	4196	1991
Maksimum güç	kW (HP), d/d	210 (286) 5700	185 (252) 5200	205 (279) 5700	180 (245) 5500
Maksimum tork	Nm, d/d	420, 3900	350, 1450	400, 3900	370, 1300
Uz. × gen. × yük.	mm	4775 × 1800 × 1435	4936 × 1868 × 1479	4795 × 1799 × 1418	4923 × 1852 × 1468
Aks aralığı	mm	2830	2975	2833	2939
Boş ağırlık	kg	1751	1652	1673	1746
Hızlanma 0–100 km/s	sn	7.7	6.4	7.7	6.8
0–200 km/s		29.2	26.1	30.9	31.0
Maksimum hız	km/s	250	250	250	250
Yakıt tüketimi ort.	lt/100 km	14.8	8.9	13.9	9.3
Baz fiyat	(Almanya)	92.700 DM	50.800 Euro	99.820 DM	52.896 Euro

KUMANDA & MULTİMEDYA SİSTEMLERİ



MERCEDES E 300

1 Mercedes, isteğe bağlı olarak sunduğu dijital gösterge ekranına Widescreen adını veriyor. Tamamı dijital ekranlar görsel bir şölen olsa da daha okunaklı sayılmaz

2 Mercedes, W 108 kasa kodlu modelden bu yana sinyal ve silecek kolunu sol tarafta bir arada sunuyor. Böylece sağ tarafta vites kolu için yer açılıyor





Mercedes, direksiyon üzerinde, orta konsolda ve dokunmatik ekran olmak üzere üç farklı dokunmatik yüzey üzerinden kullanım ergonomisi vaat ediyor

odalarına püskürtüyor. Tamam, kâğıt üzerinde oldukça teknolojik ve bir o kadar da performanslı görünebilir ama acaba markanın en güncel iki motoru, 540i'deki M62B44 ve E 420'deki M 119 kodlu büyük hacimli V8 silindirli motorların yerini tam anlamıyla doldurabilirler mi? Sonuç olarak bu eski motorlar teknolojik çözüm olarak günümüz motor mühendisliğinin gerisinde olsa da hacimden gelen güç kavramının en iyi örneklerinden biriydi.

Açık söylemek gerekirse dört silindirli motorlar hacimleriyle uzun motor kaputunun altını dolduramıyor. Dolduramaması da normal. Sonuç olarak motor bölümü ürün gamında yer alan ve ürün gamının en güçlü motor seçeneklerini oluşturan altı ve hatta sekiz silindirli motorlara alan sunacak şekilde tasarlanıyor. Öte yandan motor kaputunun altı dolmuş veya boş kalmış pek de önemi yok. Önemli olan yola çıkınca neler hissettirdiği.

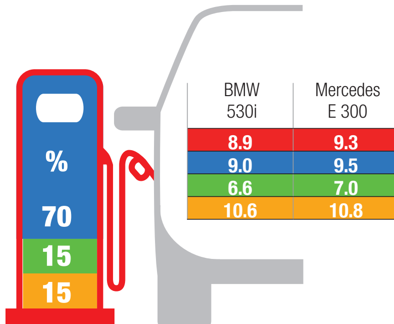
Kumandadan çalıştırma keyfi

İşe BMW ile başlayalım. Araca binmeden uzaktan kumanda üzerinden aracı çalıştırmak havalı bir ayrıntı. Böylece 5 Serisi araca binmenin pek mümkün olmadığı oldukça dar park alanlarından araca binmeden çıkartılabiliyor. Kalabalık kentlerde hayatı kolaylaştıran bir özellik. Vale veya şoföre gerek olmadan dar park alanından çıkardıktan sonra araç sahibinin tek yapması gereken sürücü kapısını açarak oturmak. Her ne kadar sezgisel kullanım özelliğine sahip gelişmiş iDrive araca ait fonksiyonlara erişimin temel dayanak noktasını oluştursa da dokunmatik ekran, düğmeler ve sesli komut gibi alternatif özellikler de ayrıca devreye giriyor.

Ancak bazı fonksiyonlar var ki, erişimi pek de kolay sayılmaz. Örneğin head-up ekranı açıp kapatmak için menü içerisinde tam beş

auto motor und sport TÜKETİM ÖLÇÜMÜ

Test tüketimi
Oranlar:
Yüzde 70 **Ev-iş yolu:** Evden işe tipik sürüş (21 km)
Yüzde 15 **Ekonomik:** Özellikle sakin kullanım (275 km)
Yüzde 15 **Sportif:** Yüksek hızlarda sportif sürüş



BMW 530i	Mercedes E 300
8.9	9.3
9.0	9.5
6.6	7.0
10.6	10.8

YAŞAMA ALANI & FONKSİYONELLİK — BMW 530i

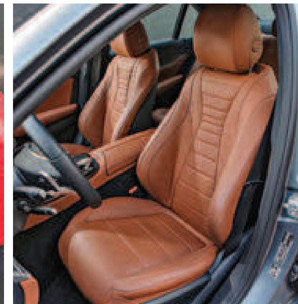

İsteğe bağlı olarak sunulan üç parça katlanan arka koltukların ortasında bagajdan açılan uzun nesneleri taşımak için bir kapak bulunuyor



Yanlardaki köşelere rağmen 67 cm'lik eşiğe sahip olan bagaj oldukça kullanışlı bir yapı sunuyor. Elektrikli konfor koltuklar isteğe bağlı olarak sunuluyor

YAŞAMA ALANI & FONKSİYONELLİK — MERCEDES E 300


E-Serisi'nin arka koltuk yaşama alanı dar sayılmaz aslında. Ama 5 Serisi 3.5 cm daha fazla oturma alanı sunuyor. E-Serisi'nde de üç parça katlanan arka koltuklar opsiyon



66 cm yüksekliğindeki eşik ve biraz daha dar olan yükleme ağzı fonksiyonelliği olumsuz etkiliyor. Koltuklar biraz daha sert ve yan destekleri daha zayıf

Her iki marka da masraftan kaçınmadan kaputun altındaki her bir ekipmanı şık ve gösterişli kapaklarla kapatıyor

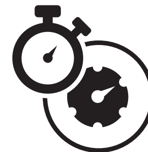
adım atmak gerekiyor. Tamam bir noktadan sonra sisteme iyice alışınca bu süreç o kadar da zahmetli olmaktan çıkıyor ve el çabukluğuyla heap-up ekranı açıp kapatabiliyorsunuz ama bir noktadan sonra o menü karmaşasına girmektense ekranı açmaktan vazgeçmek de mümkün.

Ancak head-up ekran istisnası BMW 5 Serisi'nin sunmuş olduğu genel kullanım kolaylığı ve ergonomiyi gölgelemeye yetmiyor. BMW 5 Serisi'nin kullanım kolaylığı doğrudan Mercedes ile karşılaştırıldığında anlaşılıyor çünkü Mercedes fonksiyonlara erişim konusunu bit tık daha karmaşık ele alıyor. Tamam, Mercedes BMW'de de sunulan ve çok iyi çalışan sürüş destek sistemlerinin büyük bölümüne tek düğme ile erişim imkânı sunuyor ama bilgi ve eğlence sisteminin menü yapısı BMW'nin kadar pratik ve kullanımı kolay değil. Bu arada Mercedes direksiyon üzerindeki dokunmatik yüzey ile gurur duyuyor. Haksız da sayılmaz çünkü yol bilgisayarının alt menülerine erişim sağlamayı kolaylaştırıyor.

Her iki otomobil de kaliteli ve premium ifadesini hakkını veren bir yaşama alanıyla karşılıyor sürücü ve beraberindeki yolcularını. BMW geniş bir mimariye sahip kokpiti rahat koltuklarla donatırken, yumuşak dolgu malzemesine sahip arka koltuklar en üst düzey konfor vaat ediyor. Mercedes'in ön koltukları ise biraz daha sert dolgu malzemesine sahip ve yan destekleri o kadar da güçlü değil. Ayrıca Mercedes'in arka koltuğunun alçak yapısı da rahatsız ediyor. Her iki otomobil de yeterince ferah baş mesafesi sunarken, kullanılan malzeme kalitesinde de her hangi bir farklılık söz konusu değil. Yine her iki modelde de isteğe bağlı olarak bir head-up ekran sipariş etmek olası.

Turbodan gelen güç

Detaylarla bu kadar uğraştığımız yeter. Asıl meseleye gelelim. Düğmeye basar basmaz hayat buluyor kaputun altındaki motor. İki otomobilde de düğmeye basılsa da vites mantıkları farklı. BMW joystick olarak ünlenen kısa vites kolunu kullanırken Mercedes vites konsolunu boş tutuyor ve vites kolunu direksiyon kolunun sağ tarafında konumlandırıyor. Otomatik şanzımanları D konumuna alır almaz her iki otomobilde harekete geçiyor. Yumuşak bir şekilde harekete geçen gövde gaz pedalına uygulanan küçük kuvvetlere bile anında tepki veriyor. Turbo basıncıyla gelen ani itme gücünü otomatik şanzımanın tork konvertörü büyük bir başarıyla dengeliyor ve böylece akıcı bir sürüş elde edilebiliyor. Alt devirlerden itibaren kullanıma sunulan yüksek tork değeri sayesinde şehir içinde atak bir sürüşe imkân



6.4

saniye

530i'nin 0'dan 100 km/s hıza ulaşması için 6.4 saniye yeterli oluyor. 34 HP daha güçlü V8 motoruyla 540i (E39) aynı hıza ulaşmak için 1.3 saniye daha fazla süreye ihtiyaç duyuyordu.

tanırken her iki modelde de motor hiç de hafif olmayan gövdeyi aşağı yukarı rölanti seviyesi ile birlikte harekete geçiriyor. Yani her şey yolunda.

En azından şehir içindeki sakin sürüşlerde her şey yolunda. Ama otoyola katılım esnasında gaza oturur oturmaz işin rengi değişiyor. Dört silindirli motor uğuldayarak devirleniyor. Motorun uğuldaması son derece başarılı yalıtıma rağmen kabine ulaşıyor ama en azından kulak tırmalayıcı boyuta varmıyor. Gerek BMW olsun gerek Mercedes etkin yalıtım uygulaması sayesinde motor uğultusunun yolcuların sürüş konforunu olumsuz etkilemesine izin vermiyor. Otoyol sürüşlerinde herhangi bir çekiş gücü eksikliği hissedilmiyor. Çok değil dört veya beş saniye gibi kısa sürede 80 km/s'den 120 km/s hıza ulaşan araçlar maksimum hız değeri olan 250 km/s'ye kadar kesintisiz bir şekilde ivmelenmeye devam ediyor. Bu arada belirtmekte fayda var, BMW'nin temsilcisi Mercedes'in temsilcisine oranla bir tık daha atak hissettiriyor ki, bunda Mercedes E 300'ün 100 kg kadar daha ağır olmasının da payı var.

Bunun dışında Mercedes'in dokuz ileri şanzımanı da alışıldık sükunetle vites değiştirmiyor ve zaman zaman gereksiz vites değişimleri de yapabiliyor. Markanın düzel motorlarıyla uyum içerisinde çalışan şanzıman bu

motorda zamansız bir şekilde bir ve hatta iki vites birden küçültebiliyor ve hemen ardından yine bir veya iki vites birden büyütebiliyor. Üstelik bunu sabit hızla otoyolda giderken de yapabiliyor. Ayrıca şanzıman manuel kullanımda da yeterince hızlı vites değişim emirlerine cevap veremiyor ve bir tık gecikmeli olarak sürücünün emrini yerine getiriyor.

Aslında E-Serisi son derece olgun ve dingin bir sürüş sunabilecek bir teknik yapıya sahip ancak motor aynı dingin ve ağırbaşlı karaktere sahip olmadığından E-Serisi'nin genel karakterine olumsuz etki ediyor. Süspansiyon sistemi yol bozukluklarını büyük bir olgunlukla yutuyor. İsteğe bağlı olarak sunulan havalı süspansiyon ile daha da dingin bir yapı beraberinde geliyor. Hatta Mercedes, havalı süspansiyon sayesinde adaptif süspansiyonlarıyla oldukça konforlu ve dengeli bir sürüş imkânı sunan BMW'den bile daha başarılı bir sürüş sunuyor.

Dahası da var... Mercedes E-Serisi önceki nesilde de zaten konforluydu ancak sürüş dinamikleri noktasında biraz hantal olduğu için eleştiriliyordu. Ev ödevini iyi yapan Mercedes, yeni nesilde bu alanda da kendini geliştirmiş. Mercedes E 300 konfordan ödün vermeden daha dinamik bir sürüş sunabiliyor. Kıvrak sürüş özelliklerini sadece başarılı süspansiyon sistemine bağlamak yumuşak, geri bildirimini yüksek bir o kadar da direkt çalışan direksiyon sistemine haksızlık olurdu. Mercedes E 300 virajları büyük bir olgunlukla alıyor ve hiçbir şekilde sürücüsünü tedirgin etmiyor. Ancak hiçbir zaman abartılı bir dinamizm ve kıvraklık da ortaya koyamıyor. Üstün yol tutuş dinamiklerinde isteğe bağlı olarak sunulan dört tekerlekten çekiş sistemi önemli bir paya sahip. Sistem sadece E 300'ün viraj dinamiklerine katkı sağlamakla kalmıyor, aynı zamanda yüksek hızlardaki otoyol sürüşlerinde daha dingin ve olgun bir duruş sergiliyor ve şerit değişimlerinde daha stabil bir sürüş sunuyor. Sürüş dinamikleri disiplininde daha etkileyici bir duruş sergileyen 5 Serisi güvenli hissettiriyor ama en önemlisi daha kısa mesafede fren yapıyor.



Her iki otomobil de yol üzerinde şık ve dinamik bir duruş sergilerken BMW biraz daha sportif detaylarla bezenmiş

BMW'de de şanzıman tam uyumlu değil

Mercedes örneğinde olduğu gibi BMW örneğinde de şanzıman motorla tam bir uyum içerisinde değil. yine Mercedes örneğinde olduğu gibi ailenin dizel motorlarıyla mükemmel bir uyum içerisinde olan ZF8HP kodlu sekiz ileri otomatik şanzımanı turbo benzinli motorda aynı uyumu gösteremiyor. Tamam, Mercedes'in şanzımanına göre daha hızlı ve doğru zamanda vites değiştiriyor ama kesinlikle diğer motorlardaki kadar başarılı ve hayranlık uyandırıcı mükemmellik yok. Ayrıca her ne kadar genel olarak BMW'nin motor daha istekli ve canlı hissettirse de bunun Bavyeralı üreticiye ait bir mühendislik harikası olduğunu söylemek pek doğru olmaz. Sonuç olarak motor üst devirlerde çok fazla uğultu yapıyor. Ne de olsa geçmişte üst devirlerde benzersiz bir tını eşlik ediyordu sürücüye.

Bu, günümüzün BMW motorunun daha iyi performans değerlerine imza atıyor ve daha az yakıtla yetiniyor olduğu gerçeğini değiştirmiyor.

BMW 8.9 lt/100 km ile yetinirken Mercedes 9.3 lt/100 km yakıt tüketiyor. Aradaki fark bir uçurum olmayabilir ama uzun kilometreler söz konusu olduğunda ciddi bir fark ortaya çıkıyor. Tüketim değerini geçmişle karşılaştırdığımızda ise hacmi yarı yarıya küçülen sadece dört silindirle yollara çıkan yeni nesil motorların ne kadar tutumlu olduğu gerçeği gün yüzüne çıkıyor. E39 kasa kodlu 540i, 100 km'de 14.9 litre yakıt tüketiyordu, yani günümüz 530i ile karşılaştırıldığında yüzde 66 daha iştahlıydı. E 420 ise 13.9 lt/100 km ile yetiniyordu, yani yüzde 50 daha müsrifti. Yine o zaman da BMW'nin performans değerleri daha iyiydi.

Böylece mesele açıklığa kavuşmuş oldu. Yeni nesil turbo beslemeli dört silindirli motorlar yerini aldıkları büyük hacimli atmosferik V8 motorların yerini tam anlamıyla dolduramıyor. Tamam, çok daha tutumlular ve de çok daha çevreciler. Bu, günümüz mobilite anlayışı açısından bakıldığında önemli bir değer ama sürüş keyfine düşkün kullanıcılar için hâlâ motor sesi ve motorun çalışma karakteri daha önemli. Ve bu konuda yeni nesil motorların tatmin edici olduğunu söylemek eski V8'lere büyük haksızlık olacaktır. Sadece V8'lerin tadını bilmeyenler bu yeni motorlarla gerçek anlamda mutlu olabilir.

Yazı: Sebastian Renz
Fotoğraf: Achim Hartmann

BİLGİ

Yeni test şeması

Kullanım kolaylığı, egzoz gazı arındırma sistemleri ve daha düşük yakıt tüketimine daha fazla puan

Yeni değerlendirme tablosunda kullanım kolaylığına 15 puan veriyoruz. Otomobilin verimlilik potansiyelini ön plana çıkartmak için çevre ile ilgili disiplinde eco tüketim ölçümünün CO_2 salımını değerlendiriyor ve üre enjeksiyonu, dizelde hücreli katalizör, benzinlide partikül filtresi gibi egzoz gazı arındırma sistemlerine ve ayrıca elektrikli otomobillere de puan veriyoruz.

TEKNİK ÖZELLİKLER VE TEST VERİLERİ

Model		BMW 530i Luxury Line	Mercedes E 300 AMG Line
Motor			
Motor tipi/silindir sayısı		Sıralı/4	Sıralı/4
Silindir hacmi	cc	1998	1991
Güç	kW (HP)	185 (252)	180 (245)
	d/d	5200	5500
Maksimum tork	Nm, d/d	350, 1450	370, 1300
Güç aktarımı		Arkadan itişli, sekiz ileri otomatik	Arkadan itişli, dokuz ileri otomatik
Test aracı lastiği	ön	245/45 R 18 Y	245/45 R 18 Y
	arka	245/45 R 18 Y	275/40 R 18 Y
		Dunlop Sport Maxx RT2	Dunlop Sport Maxx RT2
Boyutlar/ağırlıklar			
Boş ağırlık/taşıma kapasitesi	kg	1652/548	1746/549
Uzunluk × Genişlik (yan aynalarla) × Yükseklik	mm	4936 × 1868 (2126) × 1479	4923 × 1852 (2065) × 1468
Aks aralığı	mm	2975	2939
Dönüş çapı sol/sağ	m	11.6/11.6	11.6/11.5
Bagaj hacmi	lt/VDA	530	540
Römork kapasitesi/rölantide	kg	750/2000	750/2100
Kabin genişliği ön/arka	mm	1545/1485	1505/1505
Kabin yüksekliği ön/arka	mm	1045/965	1040/950
Standart diz mesafesi	mm	780	745
Tüketim/menzil/CO_2			
Test tüketimi	lt/100 km	8.9	9.3
ams ekonomik		6.6	7.0
ams ev-iş yolu		9.0	9.5
ams sportif		10.6	10.8
Test CO_2 salımı	g/km	207	216
NEDC'ye göre tüketim	lt/100 km		
Şehir içi/şehir dışı/ortalama		6.9/4.7/5.5	8.8/5.8/6.9
Emisyon sınıfı		Euro 6	Euro 6
CO_2 salımı	g/km	126	156
Verimlilik sınıfı		A	B
Depo kapasitesi	lt	68	66
Menzil	km	764	709
Hızlanma/maksimum hız			
Hızlanma	sn		
0 – 80 km/s		4.5	4.6
0 – 100 km/s		6.4	6.8
0 – 120 km/s		8.7	9.7
0 – 130 km/s		10.1	11.3
0 – 160 km/s		15.3	17.6
0 – 180 km/s		19.8	23.1
0 – 200 km/s		26.1	31.0
0 – 400 m		14.5	14.9
Ara hızlanma	sn		
60 – 100 km/s		3.5	3.9
80 – 120 km/s		4.2	5.1
Maksimum hız	km/s	250	250
Fren mesafeleri			
100 – 0 km/s soğuk	m	33.5	34.9
130 – 0 km/s soğuk/sıcak		58.3/57.0	59.1/57.9
190 – 0 km/s soğuk		124	128
İç gürültü			
80 km/s	son vites	64	62
100 km/s	dB(A)	66	64
130 km/s		69	68
160 km/s		72	71
180 km/s		75	74
Sürüş dinamikleri			
Slalom 18 m	ESP açık/kapalı	64.5/64.7	65.1/65.3
Çift şerit değiştirme	km/s	134.7/134.7	130.3/132.0
Sürüş değerlendirmesi		◀ Ø ▶	◀ Ø ▶
Yönlendirme	endirekt/direkt	○○○●○	○○○●○
Denge	önden/arkadan kayma eğilimi	○○●○○	○○●○○
ESP	ağırbaşlı/sportif	○○○●○	○○●○○
Kontrol	kolay/zorlayıcı	○●○○○	○●○○○
Araç karakteri	ağırbaşlı/sportif	○○●○○	○○●○○
Maliyetler			
Sabit maliyetler	Euro		
Vergi		102	162
Zorunlu trafik sigortası		377	366
Kısmi kasko[1]		278	178
Tam kasko[2]		689	625
Kullanım maliyeti aylık[3]			
yılda 15.000 km	Euro	281	304
yılda 30.000 km	Euro	501	554
Baz fiyat	(Almanya) Euro	55.100	58.262

[1] Ferdi pay olmadan; [2] 150 Euro ferdi pay ile; [3] Değer kayıpsız

SONUÇ

Nitelik galibi



1 BMW

Daha atak, daha dinamik, daha konforlu, daha tutumlu, çok güçlü frenlere sahip, zengin donanımlı BMW'nin temsilcisi her bir disiplinde aldığı fazladan birkaç puanla zaferi göğüslüyor.



2 MERCEDES

Sunmuş olduğu üstün performansa karşın benzinli E-Serisi özellikle tüketim noktasında rakibine çok kıymetli puanlar kaybediyor. Konfor ve yüksek maliyetler ise her zamanki gibi standart.

PUAN TABLOSU

Model	(Maksimum puan)	BMW 530i	Mercedes E 300
Karoser			
İç mekân genişliği	(20)	12	11
Boyutlar	(5)	2	2
Bagaj	(15)	7	7
Taşıma kapasitesi	(10)	6	6
Değişkenlik/fonksiyonellik	(10)	8	8
Kumandalar/göstergeler	(5)	5	5
Kullanım kolaylığı	(15)	13	11
Görüş açıları	(10)	7	7
Kalite hissi	(10)	9	9
Toplam	**(100)**	**69**	**66**
Güvenlik			
Güvenlik donanımı/asistanları	(40)	30	29
Far	(10)	9	9
Fren mesafesi soğuk (100-0 km/s)	(10)	7	5
Fren mesafesi soğuk (130-0 km/s)	(5)	3	3
Fren mesafesi sıcak (130-0 km/s)	(10)	8	7
190 km/s fren	(5)	5	4
Pedal hissi	(5)	5	5
Sürüş güvenliği	(15)	14	14
Toplam	**(100)**	**81**	**76**
Konfor			
Süspansiyon konforu	(25)	22	23
Koltuklar ön	(15)	14	13
Koltuklar arka	(10)	8	7
Multimedya	(20)	18	18
Konfor asistanları	(10)	10	10
Klima	(10)	10	8
Kabin gürültüsü	(5)	3	4
Gürültü hissi	(5)	3	4
Toplam	**(100)**	**88**	**87**
Motor			
Çalışma karakteri	(10)	7	7
Çekiş gücü	(10)	7	7
Güç dağılımı	(5)	4	4
Şanzıman/vites oranları	(10)	9	8
Hızlanma/maksimum hız	(15)	9	9
Ara hızlanma	(5)	4	3
Test tüketimi	(20)	8	7
Şarj imkanı	(10)	–	–
Elektrikli menzil	(10)	–	–
Menzil	(5)	4	4
Toplam	**(100)**	**52**	**49**
Sürüş özellikleri			
Sürüş dinamikleri	(20)	10	9
Yol tutuş/sürüş keyfi	(25)	24	22
Direksiyon	(20)	19	19
Dönüş çapı	(10)	1	1
Güç aktarımı/kışa uygunluk	(15)	11	11
Düz gidiş/rüzgardan etkilenme	(10)	10	10
Toplam	**(100)**	**75**	**72**
Çevre			
CO_2 emisyonu	(35)	12	9
NEDC'ye göre emisyon	(10)	6	5
Rölanti ve sürüş gürültüsü	(5)	0	0
Toplam	**(50)**	**18**	**14**
Nitelik değerlendirmesi	**(550)**	**383**	**364**
Maliyetler			
Baz fiyat*	(25)	25	23
Donanım*	(10)	10	6
Opsiyon fiyatları	(5)	3	3
İkinci el satış kolaylığı	(10)	7	7
Beş yıllık sabit giderler*	(10)	10	10
Bakım/tamir 100.000 km*	(15)	15	14
Yakıt maliyeti 100.000 km*	(15)	15	14
Garanti	(10)	7	5
Toplam	**(100)**	**92**	**82**
Genel toplam	**(650)**	**475**	**446**
		1	2

* Daha iyi olan tam puan alır

Buzda



dans

Bu bir dans yarışması değil fakat bugün Uludağ'ın zirvesinde, -7 derecelik dondurucu bir havadayız. Beş otomobil, en yetenekli dört tekerlekten çekiş sistemini belirlemek için beş buz üzerindeki hünerlerini sergileyecek...



Dört tekerlekten çekiş deyince akıllarda hep bir SUV canlanır. Aslında durum hiçte öyle değildir. Çünkü 80'lerden bu yana üreticiler; sedan, hatchback ve station wagon gövdelerde dört tekerlekten çekiş sistemine yer veriyor.

Özellikle de Alman premium markalar uzun yıllardır bu sisteme sahip otomobiller üretiyor. Sadece Almanlar değil, doğa şartlarında her zaman dört tekerlekten çekişe ihtiyaç duyan İsveçliler ve Japonlar da bu tip otomobillere ürün gamı içinde yer veriyor.

Peki, bugünkü gibi sadece karbuz olduğunda mı dört tekerlekten çekişli bir otomobile ihtiyaç duyuyoruz? İsterseniz şu dört tekerlekten çekiş işini biraz açalım:

Otomobiliniz ister önden çekişli, ister arkadan itişli olsun zemin şartları değiştikçe hızınıza ve fren refleksinize göre önden ve arkadan kaymalar yaşayabilir.

Otomobilin dört tekerlekten çekişli olması için illaki kar yağmasına gerek yoktur ki, yeni çiselemeye başlamış bir yağmur ya da soğuk bir kış sabahı oluşan kırağı direksiyon başında size yukarıda saydığım olumsuzlukları yaratabilir.

Fakat otomobiliniz dört tekerlekten çekişli ise bu durum neredeyse yüzde 50 oranında belki de daha fazla bertaraf edilebilir. Bu durum tabii ki sadece değişen yol koşulları için değil, performanslı kullanımlarda da avantaja dönüşecektir. Kısacası dört tekerlekten çekişli bir otomobil sürücüsüne her zaman güven verir.

Şimdi Uludağ'a geri dönelim ve bizi nasıl bir gün bekliyor bakalım.

Son yıllarda değişen iklim şartları yağışların bir hayli azalmasına sebep oldu ve bundan özellikle de büyük şehirler daha fazla etkileniyor. Lafın kısası artık kar yağmıyor.

Bizler bu konuyu yapmaya karar verdiğimizde Uludağ'ın coğrafi koşullarının ve hava şartlarının bu işe çok uygun olduğunu düşündük ve Şubat ayının güneşli bir gününde İstanbul'dan Uludağ'a doğru hareket ettik. Eskiden üç saati bulan Bursa yolculuğu, Osmangazi Köprüsü ve Kuzey Anadolu Otoyolu'yla birlikte neredeyse 1 saat 45 dakika sürüyor. Bursa'ya varıyoruz ve buradan Uludağ Milli Parkı 22 km uzaklıkta. Tabii ki son derece virajlı olan yol 30-35 dk sürüyor. Tırmanmaya



quattro

quattro çekiş sistemi binek otomobillerde ilk defa kullanıldığı 1980 yılında dört tekerlekten çekiş sisteminde bir devrim yaratmıştı.

2016 yılından itibaren ise en yeni nesil quattro teknolojisi kullanılmaya başlandı: Audi quattro ultra. Audi, bu son teknoloji quattro dört tekerlekten çekiş sisteminde ilk kez dört çeker sistemini daimi olmaktan çıkardı ve araçları normalde sadece iki tekerden çekiş yapabilir hale getirdi. Audi quattro ultra için Alman markanın akıllı dört tekerlekten çekiş sistemi diyebiliriz. Audi'nin bu adımı, yakıt ekonomisine hizmet eden, karbon salınımını azaltan, dolayısıyla çevreci bir yaklaşım haline geldi. Böylece quattro ultra sahipleri hem ön iki tekerden çekiş sisteminin verimliliğini hem de dört tekerlekten çekiş sisteminin zor şartlardaki performansını bir arada bulabiliyorlar.



xDrive

BMW'nin dört tekerlekten çekiş sistemine verdiği isim xDrive. Dört tekerlekten çekiş yapabilen xDrive araçlar, motorda üretilen gücü ön ve arka akslara arasında değişken oranlarda dağıtabiliyor.

Gelişen teknolojiyle birlikte milisaniyeler içerisinde, şanzımandan çıkış yapan tork, transfer kutusu aracılığıyla ön ve arka tekerlekler arasında en uygun oranda, sürekli olarak dağıtılabiliyor ve değiştirilebiliyor. Ama xDrive için sürekli dört tekerlekten çekiş yapıyor demek hata olur çünkü öyle değil. Tork dağılım aralığı öyle iyi ayarlanabiliyor ki, torkun tamamı ön veya arka tekerleklere yönlendirilebiliyor.



4Matic

4Matic, Mercedes-Benz tarafından geliştirilen dört tekerlekten çekiş sisteminin adı. Kaygan koşullarda çekişi artırmak için tasarlanan 4Matic'in çalışma sistemi şu temel prensibi takip ediyor: "Gerektiği kadar sık, mümkün olduğunca seyrek..." Eğer şartlar imkân verirse, 4Matic modeller, neredeyse tamamen, oldukça ekonomik olan önden çekiş modunda çalışıyor. Eğer sürüş sırasında gerekirse, arka akstaki çekiş gücü anında hazırlanıyor. Ancak arka akstaki fazladan torka artık ihtiyaç duyulmadığı anda, örneğin ABS'nin kullanıma girdiği sert bir frenleme anında, arka aktarma organları devre dışı kalıyor ve tork sıfıra düşürülüyor. Eğer yük altında, önden ya da arkadan savrulma söz konusu ise öncelikle çekiş gücü akslara dağıtılıyor ve böylece otomobil yeniden dengelenmiş oluyor.

başlıyoruz. Ben, xDrive teknolojisine sahip BMW X3 ile Yaman, quattro bir Audi Q5'le, Özerk, 4Motion bir VW Passat, Talha, Subaru Levorg ve son olarak fotoğraf editörümüz Alp de 4Matic donanımlı Mercedes-Benz E-Serisi kullanıyor.

Hava Bursa'da İstanbul'dan farksız ve neredeyse 10 dereceleri buluyor. Yukarı doğru tırmandıkça hava soğumaya başlıyor ve güneşin ısıtan yüzü yakıcı bir soğuğa kendini bırakıyor. 10 km'nin ardından zemin buzlanmaya başlıyor ve daha temkinli davranmaya başlıyoruz. Tüm otomobillerde kış lastiği olmasına karşın kaygan zemin keskin virajlarda ummadığımız tepkiler veriyor. Nihayet zirveye ulaşıyoruz ve burada -7 dereceyi bulan dondurucu bir soğuk ve bembeyaz bir örtü bizleri karşılıyor.

Şimdi ise dans zamanı ve bakalım bu beş otomobilin dört tekerlekten çekiş sistemi nasıl çalışıyor...

Kendi adıma BMW X3'ü yorumlamam gerekirse, her BMW'de olduğu gibi xDrive'da da sürüş keyfi yine ön planda. Gücün yüzde 60'ının arka tekerleklere yüzde 40'ının ise ön tekerleklere gönderdiği sistem karlı zemin üzerinde güvenli

BİLGİ

Hangi lastikleri kullandık?



Audi:
Michelin Altitude Alpin



BMW:
Bridgestone Blizzak Lm001



Mercedes:
GoodYear UltraGrip P.



Subaru:
Yokohama W-Drive 905



Volkswagen:
Michelin Pilot Alpin

sürüşün yanı sıra eğlenceli dakikalar geçirmenize de olanak tanıyor. Tabii burada sistem DSC sistemiyle entegre çalıştığı için devrede olduğunda otomobili sürekli olarak yolda tutmaya çalışıyor ve bu entegrasyon tutunmaya maksimum ihtiyaç duyduğunuz noktalarda çok işinize yarıyor. Bakalım diğer editör arkadaşlarım kullandıkları otomobiller için neler söyleyecek şimdi de onları dinleyelim...

Yazı: Ahmet Armağan
Fotoğraf: Alp Emre Göksel



YORUM

Yaman Yılmaz
Yayın Yönetmeni

Favorim xDrive ve 4Matic

Beş farklı otomobil ve beş farklı çekiş sistemini test ettiğimiz bu incelememizde çok keyifli anlar yaşadık. Kış lastikleri ve dört tekerlekten çekiş sistemleri birleştiğinde yolda kalmak gibi bir sorun kesinlikle yaşanmıyor. Ben işin daha çok keyif tarafına baktım. O yüzden de favorilerim BMW xDrive ve Mercedes 4Matic. Bu iki sistemle de karlı zeminlerde çok eğlenceli anlar yaşadım. BMW ve Mercedes'in dört tekerlekten çekişte de arkadan itiş karakterlerini yansıtması keyif katsayılarını artırıyor.



Symmetrical AWD

Dünyada en çok dört tekerlekten çekişli otomobili Subaru satıyor. Bu durum tabii ki marka için muazzam bir deneyim anlamına da geliyor. Her modelini dört tekerlekten çekiş sistemiyle satan Subaru, yeni Symmetrical AWD sistemiyle her yol koşuluyla başa çıkabiliyor. Peki nedir bu Symmetrical AWD? Motorun gücünü her bir tekerleğe aynı anda aktaran simetrik dört çeker sistemi her tür yol koşulunda ve en zor şartlar altında bile üstün yol tutuş ve kontrollü bir sürüş sağlıyor. Subaru, yatay konumlandırılan motor ve düşük ağırlık merkezi sayesinde mükemmel bir yanal denge ve atak sürüş özellikleri sunuyor. Simetrik AWD ise yüksek tutunma limitleri ve tehlikeli durumlarda çok daha kontrollü bir sürüş gibi avantajları beraberinde getiriyor.



"İncelemede yer alana iki sedan da karda hünerlerini sergiliyor"



"Beş otomobil için de karlı ve buzlu zeminlerde yol almak çocuk oyuncağı"

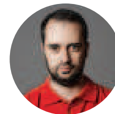


4Motion

4Motion, Volkswagen'in 4x4 çekiş sistemine verdiği isim.

Volkswagen'in 4x4 çekiş sistemindeki motor gücü, ihtiyaca uygun bir şekilde dört tekerleğe dağıtılıyor.

Motorun boylamasına monte edildiği modellerde, tahrik güçlerinin ön ve arka aksa dağıtılmasını sağlayan bir Torsen diferansiyeli bulunur. Enine monte edilmiş motorlarda ise bir Haldex kavrama kullanılır. 4Motion teknolojisi aynı zamanda elektronik stabilizasyon programı (ESP), elektronik patinaj önleme sistemi (ASR), elektronik motor çekiş kontrolü (MSR) ve elektronik diferansiyel kilidi (EDL) gibi tüm sürüş dinamiği kontrol sistemleri ile kombine edilebiliyor. Bu da çekişin maksimum düzye çıkmasını sağlıyor.



YORUM

Özerk Ihlamur
Editör

Tercihim quattro

Hayatının büyük çoğunluğunu büyük şehirlerde geçirenler için aslında dört tekerlekten çekiş sistemi pek de gerekli olmayabilir. Fakat bizim gibi biraz macera yaşamak istiyorsanız, çekiş sisteminin önemini çok daha iyi anlıyorsunuz. Karda ve buzda hiç tedirginlik yaşamadan kullandığımız beş otomobil de güvenlik ve yol tutuş konusunda oldukça başarılı. İş biraz eğlenceye geldiğinde ise beklenmedik şekilde Mercedes öne çıkıyor. Fakat Audi, efsanevi quattro çekiş sistemiyle benim tercihim oluyor.



YORUM

Talha Özkaya
Muhabir

Levorg'la yolda kalmazsınız

Günün büyük çoğunluğu içinde geçirdiğim Subaru Levorg, virajlı tırmanış yolunda raylarda giden bir vagon gibi yola yapışırken, karların üzerinde hissiyat eksikliğine sahip direksiyonu ve önden kayma eğilimi ile diğer araçların gerisinde kalıyor. Bu söylediğim Levorg'un karlı ve buzlu zeminlerde beceriksiz olduğu gibi bir algıya sebep olmasın. Kesinlikle sizi yolda bırakmayacaktır. Ama benim gibi diğer arkadaşlarınızın drift keyfine özendiğiniz zaman onlar kadar eğlenemeyeceğinizi bilmenizi isterim.

Sınıfının öncüsü mü, en yenisi mi?

Koreli üretici Hyundai, çok değil, 1.5 yıl kadar önce ilk hibrit modelini pazara sundu. İşin ilginç yanı yeni hibrit Hyundai Ioniq, bu sınıfının öncüsü ve yaratıcısı olan Toyota Prius'tan daha iyi satıyor. Koreli gerçekten de bu kadar iyi mi?

Üreticilerin alternatif yakıtlı araçlara yönelik çalışmaları bütün hızıyla devam ediyor. Gelecek elektrikli araçların. Emin adımlarla o yöne doğru gidiyoruz. Ama hâlâ bir geçiş sürecindeyiz. Bu geçiş sürecinde ise farklı çözüm önerileri gündeme geliyor ki, bunlardan en önemlisi hibrit. Toyota, uzun yıllar önce Prius ile öncülük etti. Yıllar içerisinde milyonlar sattı. Diğer üreticiler de yerinde saymıyor doğal olarak. Onlar da farklı çözümler geliştiriyor. Hele ki milyonlara ulaşmış olan başarılı bir örnek varken, onun izinden gitmek gayet mantıklı. Hyundai de böyle hamle yaptı. Tasarım anlamında çok da gösterişli ve iddialı olmayan bir takım elbiseyle yollara çıkan Ioniq, kendini kanıtlamak ve Toyota Prius'un müşterilerine ortak olmak istiyor.

Son olarak 2016 yılında yenilenen Prius önceden olduğu gibi hâlâ oldukça farklı ve sıra dışı bir tasarıma sahip. Alışılmış otomobil algısının dışında görünümüyle de dikkat çekiyor. Dikkat çektiği kesin ama asıl amacı dikkat çekmek olmayan bu gövde, 0.24 Cd'lik rüzgâr sürtünme katsayısıyla optimize edilmiş bir aerodinamik tasarıma sahip. Söz konusu aerodinamik yapı verimliliğe önemli oranda katkı sağlarken, sıra dışı bir görünümü de beraberinde getiriyor. Zaten Prius'u farklı kılan da bu. Yoksa marka bünyesinde aşağı yukarı aynı teknik yapıyı kullanan Yaris, Auris ve RAV4 gibi hibrit çözümler de var.

Ioniq ise Hyundai markasının şimdilik tek hibrit modeli. Buna bir de plug-in hibrit ve elektrikli otomobil çözümleri dahil oluyor. Hyundai, tam hibrit bir teknik mimari tercih ediyor. Bu sistemde elektromotor ve içten yanmalı motor gücünü ön aksa aktarıyor. Ama Toyota, Prius'ta CVT şanzıman tercih ederken Hyundai ise Ioniq'te çift kavramalı bir şanzıman yer alıyor.

Prius'tan daha sakin ve akıcı

Konu hibrit sistemlerin birlikteliği olduğunda her iki rakip de son derece uyumlu ve son derece başarılı bir sürüş sunuyor. İkisinde de şikayet edilebilecek bir durum söz konusu değil. Ancak Hyundai çift kavramalı şanzımanla önemli bir avantaj yakalıyor. Bu şanzıman sayesinde Hyundai Ioniq adeta konvansiyonel bir otomatik şanzımana sahip bir benzinli otomobil gibi hareket ediyor. Böylece her an dengeli, yumuşak ve de konforlu bir sürüş elde edilebiliyor. Kayışlı kasnaklı bir aktarma sistemine sahip olan Toyota Prius'ta ise özellikle hızlanma anında motor devri gereksiz artarak motor uğultusuna neden oluyor. Bu alışkanlık gerektiriyor. Kullanıcı gaza birden yüklenmek yerine yavaş yavaş gaza dokunarak daha konforlu ve homojen bir hızlanma elde edebiliyor ki, bu sürüş davranışı aynı zamanda tüketimin de düşmesine yardımcı oluyor.

Hazır konu tüketime gelmişken. Verimlilik noktasında Prius elini masaya vuruyor. 1.31 kWh kapasiteli bataryasıyla Toyota Prius, tıpkı rakibi Hyundai Ioniq gibi elektrik prizinde şarj edilemiyor. Toyota Prius, salt elektrikli sürüş anlamına gelen EV modunda 53 kW gücündeki elektrikli motorun itme gücüyle sakin, sessiz ve

BİR BAKIŞTA

HYUNDAI IONIQ:
141 HP, 265 Nm, 0-100 km/s 10.1 sn, test tüketimi 5.5 lt/100 km, ürün gamı başlangıç fiyatı 24.200 Euro

TOYOTA PRIUS:
122 HP, 0-100 km/s 11.2 sn, test tüketimi 5.1 lt/100 km, ürün gamı başlangıç fiyatı 28.450 Euro





1 **Ioniq'in geleneksel tarzdaki kokpiti derli toplu yapısıyla kullanım ergonomisi sunuyor. Düğmeli mimari kullanım kolaylığını destekliyor**

2 **Sürücü karmaşadan uzak, okunaklı ve doğrudan görüş alanında bulunan göstergelerle verileri rahatlıkla okuyor**

3 **Ioniq pazarda çift kavramalı otomatik şanzıman sunan nadir hibrit modellerden biri**





1 **Prius, biraz daha havalı, ancak çok da kaliteli olmayan bir kokpit tasarımıyla dikkat çekiyor**

2 **Sürücüyü gerçek zamanlı trafik bilgisiyle destekleyen navigasyon için kesenin ağzını biraz daha açmak gerekiyor**

3 **Ioniq'ten farklı olarak Prius tek bir düğme dokunuşu ile salt elektrikli araç olarak da kullanılabiliyor**



dingin bir şekilde süzülüyor. Üstelik şehir içi sürüşlerinde oldukça atak hissettiriyor. Bataryanın bitmesiyle 98 HP gücündeki benzinli motor devreye giriyor. Dijital eco göstergesi yakıt tüketimini düşürmeye yardımcı oluyor. Test ortalamasında kaydedilen 5,1 lt/100 km'lik değer, 4.5 metre uzunluğunda tam boy bir benzinli otomobil için oldukça iddialı. Hatta Toyota Prius, eko tüketim parkurunu 4.5 lt/100 km ile tamamlıyor.

Bu değere 7.0 cm kadar daha kısa ama 33 kg daha ağır olan Hyundai Ioniq ulaşamıyor. Hyundai Ioniq'te kullanılan sistemde 105 HP gücündeki benzinli motoru desteklemek üzere 32 kW gücündeki elektromotor çok fazla devreye giriyor. Hyundai Ioniq böylece test ortalamasını aşağı yukarı 0.5 lt/100 km daha yüksek bir tüketim değeriyle tamamlıyor.

Ioniq daha dinamik

Tamam, Prius kadar tutumlu olmayabilir ama Ioniq hızlanma değerleriyle daha atak olmasıyla bunu affettiriyor. Söz konusu daha atak yapı sürüş keyfine de olumlu yansıyor. Sadece daha atak olmakla kalmayan Hyundai Ioniq; adaptif hız sabitleme sistemi, şerit takip sistemi ve xenon far olmak üzere zengin bir donanım seviyesiyle yollara çıkarken, 100 km/s'den yapılan fren testlerinde Prius'tan beş metre daha önce duruyor. Hatta 130 km/s'den yapılan ölçümlerde fark yedi metreye çıkıyor. Bu durum Toyota Prius'a çok kıymetli puanlara mal oluyor.

Prius da oldukça zengin bir donanımla yollara çıkıyor. Üstelik öncüleri ile karşılaştırıldığında çok ama çok daha keyifli bir sürüş sunan Toyota Prius atak sürüşlerde şaşırtıcı derece kıvrak bir sürüş sunuyor ve virajları büyük bir olgunlukla dize getiriyor. Bütün bunlar olup biterken yan destekleri kuvvetli koltuklar sürücüyü sıkıca kavrıyor, geri bildirimi yüksek direksiyon sistemi sürücüye yol ve ön ask ile ilgili net bir bildirimde bulunuyor. Süspansiyon sistemi işini çok iyi yaparak yol bozukluklarının büyük bölümünü kabin içinden



Bagaj 100 litre daha büyük. Ayrıca sağlam yükleme tabanı altında üç adet yassı bölme bulunuyor





Prius'ta arka silecek mevcut. Diğer yandan bagajda düz bir zemin elde etmek mümkün değil...

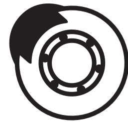


uzak tutuyor. Aslında Hyundai Ioniq de konforlu bir süspansiyona sahip, ancak Prius kadar dengeli değil. Oldukça rahat ve konforlu olan koltuklar yeterince yan destek sunamıyor ve vücudu tam olarak kavrayamıyor. Bu nedenle daha atak bir sürüşe sahip olsa da bu ataklık koltuk nedeniyle gölgeleniyor.

Hyundai Ioniq, kullanım kolaylığı ve kullanım ergonomisiyle de kıymetli puanlar yazdırıyor hanesine. Kaliteli malzemelerle bezenen kokpit herhangi bir karmaşaya neden olmuyor. Henüz ilk sürüşte bile kısa sürede alışmak ve kumandaları el yordamıyla bulmak mümkün. Özellikle Prius ile karşılaştırıldığında daha geleneksel bir tasarıma sahip olan Ioniq'in kokpiti sunulan geniş ve bolca saklama alanıyla da sahibini şımartıyor.

Toyota Prius çok daha futuristik ve yenilikçi bir kokpit tasarımıyla dikkat çekiyor. Son derece havadar ve ferah kokpit ortada cama yakın konumlandırılan gösterge paneliyle farklı bir görünüm ve ambiyans sunuyor. Yine bu uygulama iç mekândaki ferahlık hissini daha da artırıyor. Kullanılan plastik kalitesi ucuz hissettiriyor olsa da sistemin geneli ve kumandalar ergonomisiyle özgüyü hak ediyor. Yine de iki adet çevirme tipi düğme eklenmiş olsaydı dokunmatik ekrana sahip bilgi ve eğlence sisteminin kullanımı daha pratik olabilirdi.

Toyota Prius, Hyundai Ioniq ile karşılaştırıldığında arka koltuk yolcularını daha fazla şımartıyor. Gerek diz olsun, gerekse de baş mesafesi Ioniq'ten daha cömert. Ancak bunun satın alma kararına doğrudan etki etme olasılığı düşük, tıpkı Prius'a göre daha alçak bir eşiğe sahip olan ve daha geniş bir alan sunan bagaj gibi. Ayrıca nedendir bilinmez Ioniq'te bir arka silecek bulunmuyor ki, buradaki bir silecek yağmurlu sürüşlerde hayati önem taşıyor.



66 metre

Prius 130 km/s'den yapılan fren testinde 66 metrede durmayı başarıyor. Ioniq ise aynı hızdan yapılan testte yedi metre daha kısa mesafede duruyor. Ayrıca fren gücü çok daha dengeli bir şekilde tekerleklere dağıtılıyor.

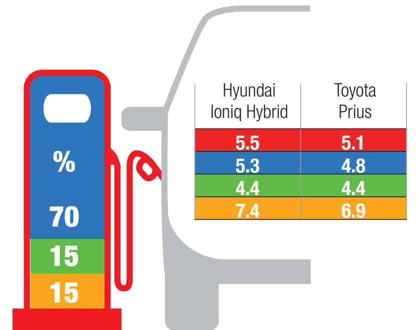
Ioniq donanımıyla cömert

Fiyat skalası olarak Toyota Prius'u hedef alıyor olsa da Hyundai Ioniq daha zengin bir donanım sunuyor. Sadece donanım noktasında daha cömert olmakla kalmayan Hyundai Ioniq, beş Yıl garanti süresiyle de önemli bir avantaj sunuyor. Ayrıca 200 bin km veya sekiz yıl olmak üzere batarya garantisi sunuyor. Toyota Prius ise üç yıl üretici garantisi ve 100 bin km-beş yıl batarya garantisi ile satışa sunuluyor. Ioniq, tüm bunlar değerlendirildiğinde sadece birkaç puan farkla da olsa karşılaştırmayı birinci olarak tamamlıyor. Görünüşe göre tahtı geri almak için Prius için bir iyileştirme lazım...

auto motor sport TÜKETİM ÖLÇÜMÜ

Test tüketimi

Oranlar:
Yüzde 70 **Ev-iş yolu:** Evden işe tipik sürüş (21 km)
Yüzde 15 **Ekonomik:** Özellikle sakin kullanım (275 km)
Yüzde 15 **Sportif:** Yüksek hızlarda sportif sürüş



Hyundai Ioniq Hybrid	Toyota Prius
5.5	5.1
5.3	4.8
4.4	4.4
7.4	6.9

Yazı: Michael von Maydell
Fotoğraf: Hans-Dieter Seufert

TEKNİK ÖZELLİKLER VE TEST VERİLERİ

Model	Hyundai Ioniq Hybrid Premium	Toyota Prius Comfort
Motor		
Motor tipi/silindir sayısı	Sıralı/4	Sıralı/4
Silindir hacmi cc	1580	1798
Güç kW (HP) d/d	77 (105) 5700	72 (98) 5200
Maksimum tork Nm, d/d	147, 4000	142, 3600
Maksimum güç e-motor kW (HP)	32 (44)	53 (72)
Maksimum tork e-motor Nm	170	163
Maksimum güç sistem kW (HP)	104 (141)	90 (122)
Maksimum tork sistem Nm	265	veri yok
Güç aktarımı	Önden çekişli, altı ileri çift kavramalı	Önden çekişli CVT
Test aracı lastiği	225/45 R 17 W Michelin Primacy 3	215/45 R 17 W Toyo Nanoenergy R41
Boyutlar/ağırlıklar		
Boş ağırlık/taşıma kapasitesi kg	1426/444	1393/397
Uzunluk × genişlik (yan aynalarla) × yükseklik mm	4470 × 1820 (2060) × 1450	4540 × 1760 (2070) × 1470
Aks aralığı mm	2700	2700
Dönüş çapı sol/sağ m	11.1/11.1	11.7/11.5
Bagaj hacmi lt/VDA	443/1505	343/1633
Römork kapasitesi/rölantide kg	–/–	725/725
Kabin genişliği ön/arka mm	1480/1470	1470/1430
Kabin yüksekliği ön/arka mm	1030/920	1040/920
Standart diz mesafesi mm	700	740
Tüketim/menzil/CO_2		
Test tüketimi lt/100 km	5.5	5.1
ams ekonomik	4.4	4.4
ams ev-iş yolu	5.3	4.8
ams sportif	7.4	6.9
Test CO_2 salımı g/km	128	118
NEDC'ye göre tüketim lt/100 km Şehir içi/şehir dışı/ortalama	3.9/3.9/3.9	3.5/3.7/3.6
Emisyon sınıfı	Euro 6	Euro 6
CO_2 salımı g/km	92	82
Verimlilik sınıfı	A+	A+
Depo kapasitesi lt	45	43
Menzil km	818	843
Hızlanma/maksimum hız		
Hızlanma sn		
0 – 80 km/s	6.9	7.7
0 – 100 km/s	10.1	11.2
0 – 130 km/s	17.2	19.0
0 – 160 km/s	28.6	32.5
0 – 400 m	17.2	17.9
Ara hızlanma sn 60–100/80–120 km/s	5.8/7.6	6.3/8.3
Maksimum hız km/s	185	180
Fren mesafeleri		
100 – 0 km/s soğuk m	35.8	37.6
100 – 0 km/s sıcak[1]	35.5	38.2
130 – 0 km/s soğuk	59	66
İç gürültü		
80 km/s son vites dB(A)	64	65
100 km/s	67	68
130 km/s	71	71
160 km/s	74	74
Sürüş dinamikleri		
Slalom 18 m ESP açık/kapalı	65.4/65.5	62.9/63.5
Çift şerit değiştirme km/s	130.7/131.1	131.1/132.0
Sürüş değerlendirmesi	◄ ø ►	◄ ø ►
Yönlendirme endirekt/direkt	○○●○○	○○●○○
Denge önden/arkadan kayma eğilimi	○○○●○	○○●○○
ESP ağırbaşlı/sportif	○●○○○	○●○○○
Kontrol kolay/zorlayıcı	○●○○○	●○○○○
Araç karakteri ağırbaşlı/sportif	○○●○○	○○●○○
Maliyetler		
Sabit maliyetler Euro		
Vergi	32	36
Zorunlu trafik sigortası	382	383
Kısmi kasko[2]	113	258
Tam kasko[3]	388	559
Kullanım maliyeti aylık[4]		
yılda 15.000 km Euro	191	195
yılda 30.000 km Euro	338	333
Baz fiyat (Almanya) Euro	30.270	30.290

[1] Maksimum hız ≤180 km/s (en yavaş araç) olduğunda test hızı 100 km/s; [2] Ferdi pay olmadan; [3] 150 Euro ferdi pay ile; [4] Değer kayıpsız

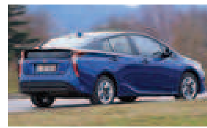
SONUÇ

Nitelik galibi



1 HYUNDAI

Aslında artık çok da özel bir durum değil ama son derece rahat bir sürüşe sahip ve kontrolü çok kolay kokpit mimarisiyle yeni Ioniq neredeyse hiçbir noktada zayıflık göstermiyor. Bunun yansıması olarak ise her geçen gün daha da fazla satılıyor.



2 TOYOTA

Tamam, Prius çok daha havalı bir görünüme sahip. ayrıca sürüş anında daha konforlu da hissettiriyor. Ancak çok daha pahalı olsa da daha kısa mesafede duramıyor ama güvenli mesafede yavaşlıyor. Kesinlikle rakipsiz olduğu konu ise sunmuş olduğu görsel şölen.

PUAN TABLOSU

Model	(Maksimum puan)	Hyundai Ioniq Hybrid	Toyota Prius
Karoser			
İç mekân genişliği	(20)	9	9
Boyutlar	(5)	2	2
Bagaj	(15)	7	6
Taşıma kapasitesi	(10)	5	5
Değişkenlik/fonksiyonellik	(10)	7	6
Kumandalar/göstergeler	(5)	4	3
Kullanım kolaylığı	(15)	12	10
Görüş açıları	(10)	4	4
Kalite hissi	(10)	7	6
Toplam	**(100)**	**57**	**51**
Güvenlik			
Güvenlik donanımı/asistanları	(40)	19	20
Far	(10)	3	4
Fren mesafesi soğuk (100-0 km/s)	(15)	8	4
Fren mesafesi sıcak (100-0 km/s)	(10)	4	1
Fren mesafesi (130-0 km/s)	(5)	4	3
Pedal hissi	(5)	3	2
Sürüş güvenliği	(15)	14	14
Toplam	**(100)**	**55**	**48**
Konfor			
Süspansiyon konforu	(25)	16	18
Koltuklar ön	(15)	9	11
Koltuklar arka	(10)	7	7
Multimedya	(20)	7	10
Konfor asistanları	(10)	3	4
Klima	(10)	7	7
Kabin gürültüsü	(5)	3	3
Gürültü hissi	(5)	3	2
Toplam	**(100)**	**55**	**62**
Motor			
Çalışma karakteri	(10)	6	6
Çekiş gücü	(10)	7	6
Güç dağılımı	(5)	3	4
Şanzıman/vites oranları	(10)	8	7
Hızlanma/maksimum hız	(15)	4	3
Ara hızlanma	(5)	2	2
Test tüketimi	(20)	15	16
Şarj imkanı	(10)	–	–
Elektrikli menzil	(10)	–	–
Menzil	(5)	5	5
Toplam	**(100)**	**50**	**49**
Sürüş özellikleri			
Sürüş dinamikleri	(20)	9	8
Yol tutuş/sürüş keyfi	(25)	15	16
Direksiyon	(20)	16	17
Dönüş çapı	(10)	2	1
Güç aktarımı/kışa uygunluk	(15)	12	12
Düz gidiş/rüzgardan etkilenme	(10)	8	9
Toplam	**(100)**	**62**	**63**
Çevre			
CO_2 emisyonu	(35)	21	23
NEDC'ye göre emisyon	(10)	8	9
Rölanti ve sürüş gürültüsü	(5)	0	0
Toplam	**(50)**	**29**	**32**
Nitelik değerlendirmesi	**(550)**	**308**	**305**
Maliyetler			
Baz fiyat*	(25)	25	25
Donanım*	(10)	10	6
Opsiyon fiyatları	(5)	3	3
İkinci el satış kolaylığı	(10)	6	5
Beş yıllık sabit giderler*	(10)	10	9
Bakım/tamir 100.000 km*	(15)	14	15
Yakıt maliyeti 100.000 km*	(15)	14	15
Garanti	(10)	10	7
Toplam	**(100)**	**92**	**85**
Genel toplam	**(650)**	**400**	**390**
		1	2

* Daha iyi olan tam puan alır

Elektrikle

Aslında uzun zamandır aklımızda elektriki bir otomobille uzun yol yapma fikri vardı. Renault da elektrikli modeli Zoe'nin menzilini artırınca bu fikri hayata geçirme zamanı geldi



İstanbul'dan Ankara'ya







Zoe ile İstanbul-Ankara arası 80 km/s hızı geçmezseniz yaklaşık 10 saat sürüyor





Şarjım Bolu'ya girerken neredeyse bitiyordu fakat Zoe beni yolda bırakmadan istasyona kadar gitti. Elektrikli bir araçla 1000 kilometreye yakın yol yapmak güzel bir deneyimdi

Elektrikli otomobiller ilk defa yollara çıktığında asıl görevleri şehir için ulaşımı masrafsız hale getirmek ve kolaylaştırmaktı. Fakat teknoloji o kadar hızla gelişiyor ki, özellikle Tesla'nın ortaya çıkışıyla menziller inanılmaz şekilde artış gösterdi. Pil teknolojisinin de gelişmesiyle elektrikli araçlar daha da hafifledi ve şarj süreleri de kısaldı. Artık neredeyse bir akıllı telefonun maksimum pil şarjına ulaşma süresi, elektrikli otomobilin de şarj olma süresine eşitlendi.

Bütün bu gelişen teknolojiler benim de cesaretimi artırdı tabii ki ve kendime rota aramaya koyuldum. Kış mevsimi olması nedeniyle deniz kenarı bir yer gitmek pek içimden gelmedi. Uzun zamandır Ankara'ya da gitmiyor oluşumun da etkisiyle rotamı başkente çevirdim. Tabii bu rotayı belirlerken çok ince hesaplar da yapmak gerekiyor. Her ne kadar Renault Zoe'nin menzili NEDC verilerine göre 400 kilometre verilse de, gerçek yol koşulları, trafik ve aracın yıpranma durumu gibi etkenler menzilinizi ciddi oranda etkiliyor. İstanbul-Ankara yolunun tam ortasına denk gelen dinlenme tesisinde e-şarj ünitesinin olduğunu öğrenince gidilecek rota da belirlenmiş oldu.

Renault'nun Ümraniye'de bulunan genel merkezinden teslim aldığım Zoe'nin pilleri tam doluydu ve yol bilgisayarı 272 kilometrelik menzil gösteriyordu. Bu beni biraz rahatlattı çünkü Bolu'da bulunan dinlenme tesisi 227 kilometre uzaklıktaydı. Trafiğin azaldığı bir saatte yola çıkmayı tercih ettiğim için rahat şekilde İstanbul'u terk edebildim. Şarjın belirlediğim plan çerçevesinde yetebilmesi için 80 km/s hızı geçmemem gerekiyordu. Renault Zoe'nin Range OptimiZEr sistemi de optimum sürüş menzili için oldukça yardımcı oldu. Tabii ki otoyolda 80 km/s hızı geçmemenin dezavantajları da yok değil. Devamlı kamyonların ve TIR'ların sizi sıkıştırması bunların en başında geliyor. Yokuş çıkarken ben onları geçtim, yokuş inerken ise onlar beni geçti...

Aracın menzili ile gideceğim yere kalan kilometre doğru oranda azalmıyor aslında. En başta da belirttiğim gibi menzilinizi azaltan çok sayıda faktör var. Artan rüzgâr, yokuş çıkmanız, sollama yapmanız gibi faktörler menzilinizi normalden çok daha hızlı düşürebiliyor. Özellikle Bolu Tüneli'ne tırmanırken tehlike çanları çalmaya başladı. Menzilim hızlı şekilde azalırken, tedirginliğim de aynı oranda artıyordu. En azından yolda kalacaksam tünelin içinde kalmayayım diye dua ederken, Zoe kalan menzil çizgisi sıfırlanmasına rağmen beni yolda bırakmadı ve e-şarj istasyonuna kadar götürmeyi başardı.

Bolu'da yer alan dinlenme tesisi hemen hemen her mevsim soğuk olmasıyla meşhur bir yer. Bu sebeple şarj istasyonunda kartınızın okunmaması problemiyle karşılaşabiliyorusunuz ki ben de aynı sorunla karşılaştım. Böyle bir durumda e-şarj'ın müşteri hizmetlerini arayarak yardım isteyebiliyorsunuz ve probleminiz kısa bir sürede çözüme kavuşuyor.

Yeni pil teknolojisiyle birlikte şarj süreleri de oldukça kısaldı. Renault Zoe'nin kalbinde yer alan, 40 kw/sa'lık yeni lityum iyon piller boşken yaklaşık üç saatte yüzde 100'e ulaşıyor. Bu üç saat içinde dinlenme tesisinde yemeğinizi yiyip, kahvenizi içtikten sonra biraz da e-mail'lerinizi kontrol ederseniz zaman fazla sıkıcı geçmiyor aslında.

Pili dolduktan sonra tekrar yola çıkma vakti geldi. Havanın kararmasıyla sıcaklık daha da düşüyor fakat ne yazık ki havalandırmayı açma gibi bir lüksüm yok.Sistemi açarsam büyük ihtimalle Ankara'ya ulaşamadan yolda kalabilirim. Bunu tahmin ettiğim için kalın giysiler giymeyi unutmadım. Fakat yine de oldukça üşüdüğümü belirtmeliyim.

Fakat elektrikli otomobille yolculuk etmenin en büyük artılarından biri sessiz olması. Motor sesi olmayan Zoe, akıllı tasarlanan aerodinamiği ile rüzgâr sesini kabine çok fazla almıyor.

Bolu'dan sonra Ankara'ya olan yol daha çok yokuş aşağı olduğu için Ankara'ya vardığımda daha 70 kilometreye yakın menzilim vardı. Fakat burada da şarj istasyonu bulma problemi ortaya çıktı. Nasıl mı? Aslında haritaya baktığım zaman Ankara'da yeterli sayıda şarj istasyonu var fakat çoğu AVM'lerin içinde ve gece 10'dan sonra buralara otomobille girmek yasak. Fakat imdadıma Enerjisa araçlarına ayrılmış yol kenarında yer alan istasyon yetişti. Özel izin alarak istasyonda Zoe'yi şarja taktım ve taksi ile kalacağım otele gittim.

Sabah uyanıp, aracı aldığımda yine şarjım tam dolu olarak yola çıktım.

Atatürk'ü anmak için Anıtkabir'i de ziyaret ettik

Ankara'ya gelip de Anıtkabir'e uğramamak olmazdı, Anıtkabir ziyaretimden sonra şarjım az da olsa azaldı bu sebeple riske girmemek için bir AVM'ye gidip hem sabah kahvemi içmek hem de aracımı şarj etmek için konuk oldum. Bir saat kadar AVM'de kaldıktan sonra tekrar yola çıkmak için hazırdım.

İstanbul'a dönerken de yine aynı dinlenme tesisinde durup, aracımı şarj edip yola devam etmem gerekiyordu. Ankara'dan yola çıkma saatimi İstanbul trafiğinin bitmesine yakın bir saate ayarladım ki, kötü sürprizlerle karşılaşmayayım. Dönüş yolcuğuluğumda ilk deneyimimdeki acemiliği üzerimden atmış olarak hızımı 90 km/s'ye çıkardım. Artık TIR'larla arama biraz mesafe koymuş olmak da beni biraz rahatlattı. İstanbul Çamlıca gişelerde menzilim 20 kilometreyi gösteriyordu. Dikkatli şekilde yakın bir AVM'ye girip aracımı şarj edip, akşam yemeğimi yedim ve bu hem maceralı hem de keyifli yolculuğu başarıyla tamamlamanın zevkini yaşadım.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel



SONUÇ

Maceralı yolculuk

Evet, biraz yorucu ve uzun fakat bu macerayı çıkarken amacım Renault Zoe'yi eleştirmek değildi. Çünkü Zoe kullanım amacı olarak şehir içi ulaşımı için tasarlanmış bir otomobil. Buna rağmen sessizliği ve süspansiyon sistemiyle uzun yolda da rahat bir araç. Uzayan menzili sayesinde de beni yolda bırakmadan Ankara'ya kadar götürdü. Tabii ki katı yakıtlı bir otomobile çok daha kısa sürede Ankara'ya gidebilirsiniz. Fakat ödeyeceğiniz yakıt parası ve çevreye verdiğiniz zarar. çok daha fazla olacaktır.

DETAY

e-şarj



Elektrikli bir otomobile sahipseniz e-şarj üyeliğinizin de olması gerekiyor. Elektriğin maliyeti sizin aracınızın şarj süresine göre değişiyor. Yaklaşık 2 saat 40 dakika dolan Zoe'nin piileri 44 TL'lik bir ücrete denk geliyor. Bunun dışında Renault Zoe'nin batarya kirası olmaması da övgüyü hak ediyor.



Bütçe dostu otomobiller

Gelen zamlarla birlikte artık otomobil sahibi olmak çok daha zorlaştı. Fakat 70 bin TL yada altı bütçeye sahipseniz ve sıfır bir otomobil sahibi olmak istiyorsanız bu haberimiz tam size göre...

Citroen'in özellikle aykırı tasarımıyla dikkatleri üzerine çeken modeli C3, 1.2 litrelik üç silindirli Puretech motoru ile birlikte 69 bin 900 TL'ye satılıyor. Hem tasarım hem de geniş yaşam alanıyla B segmentinin iddialı oyuncularından biri olan C3, Fransızların ödüllü ve verimli motoruyla da ekonomik bir seçenek olabilir.



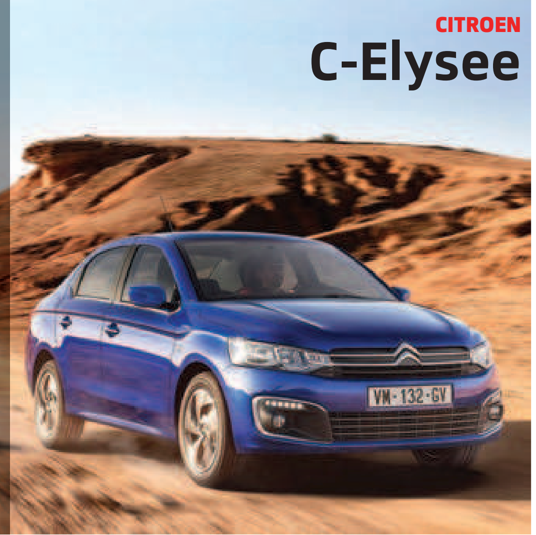
CITROEN
C3

Fiyat

Citroen C3 1.2 Puretech 82 HP * .... 69.900 TL

CITROEN
C-Elysee

Genellikle kurumsal kiralama şirketlerinin uygun fiyatlı seçeneği olarak ön plana çıkan C-Elysee, geçtiğimiz aylarda makyajlanmıştı. Dört kişilik bir ailenin tüm ihtiyaçlarını karşılayacak yaşam alanı ve fonksiyonelliği sunan C-Elysee, 1.2 litrelik Puretech benzinli motoruyla 69 bin 200 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.



Fiyat

Citroen C-Elysee 1.2 Puretech 82 HP * .... 69.200 TL

Geçtiğimiz ay yeni nesliyle ülkemizde de satılmaya başlanan Duster'ın bir önceki neslini de hâlâ Dacia bayilerinde bulabilmeniz mümkün. Satılan en uygun fiyatlı SUV'lardan biri olan Duster, üstün arazi yetenekleriyle dikkat çekiyor. 1.6 litrelik atmosferik motoru ve önden çekişli versiyonuyla 67 bin 100 TL'lik fiyat etiketine sahip.



DACIA
Duster

Fiyat

Dacia Duster 1.6 Ambiance 4x2 115 HP * .... 67.100 TL

DACIA
Sandero

B sınıfının en ulaşılabilir modellerinden biri olan Sandero, sınıfının en geniş yaşam alanlarından birini sunuyor. İkinci elde de oldukça rağbet gören bu model 1.0 litrelik benzinli motoruyla 53 bin 900 TL'den başlarken, Renault'dan alınan 1.5 litrelik dizel motoruyla da 66.900 TL'lik fiyat etiketine sahip.



Fiyat

Dacia Sandero 1.0 Sce Ambiance 75 HP .... 53.900 TL

Dacia Sandero 1.5 dCi Ambiance 75 HP .... 66.900 TL

* 2017 model için geçerli fiyat



DACIA
Sandero Stepway

Sandero, Stepway versiyonunda plastik kaplamalarla birlikte crossover görünümüne sahip. Biraz daha macera sevenleri kendine çekmeye çalışan Sandero Stepway, 0.9 litrelik turbo motoruyla 66 bin TL'den başlayan fiyatlarla satılırken, Easy-R isimli otomatikleştirilmiş şanzımanla tercih ederseniz fiyatı 70 bin TL'ye çıkıyor.

Fiyat

Dacia Sandero Stepway Turbo 90 HP ....66.000 TL
Dacia Sandero Stepway Turbo 90 HP Easy-R ....70.000 TL



FIAT
Egea Sedan

Ülkemizde üretilmesiyle bizim için yeri ayrı olan Egea ailesinin dört kapılı versiyonu, uygun başlangıç versiyonuyla da Türkiye'nin en çok satılan modellerinin başında geliyor. Egea Sedan 1.4 litrelik atmosferik motoruyla 2017 model için 66 bin 400 TL, 2018 model yılı içinse 68 bin 900 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

Fiyat

Fiat Egea Sedan 1.4 Fire 95 HP * ....66.400 TL
Fiat Egea Sedan 1.4 Fire 95 HP ....68.900 TL



FIAT
Egea Hatchback

Sınıfının en geniş yaşam alanı ve bagaj hacmine sahip modellerinin başında gelen Egea Hatchback, baz donanımdan itibaren sunduğu zengin donanımla satış rakamlarını artırmaya devam ediyor. Şık tasarımıyla göze de hitap eden Egea Hatchback, 1.4 litrelik benzinli motoruyla birlikte 68 bin 400 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

Fiyat

Fiat Egea Hatchback 1.4 Fire 95 HP * ....68.400 TL



FIAT
Panda

İtalyan markanın A sınıfındaki sevimli temsilcisi Panda, ülkemizde çok tercih edilmese de Avrupa pazarında oldukça popüler bir model. Mini sınıfta olmasına rağmen neredeyse bir üst segmenti zorlayacak yaşam alanıyla dört kişilik bir aile için şehir içinde ideal bir otomobil olmayı başarıyor. Panda, 57 bin 900 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

Fiyat

Fiat Panda 1.2 Pop 69 HP * ....57.900 TL
Fiat Panda 0.9 Lounge 85 HP Twinair Dualogic * ....67.900 TL
Fiat Panda 1.2 Popstar 69 HP ....62.900 TL



HYUNDAI
i10

Son nesliyle sınıfının en çok satılan modeli olan, minik ama kendi büyük i10, sunduğu zengin donanımı ve konforlu sürüşüyle ön plana çıkıyor. 1.0 litrelik motorla başlangıç fiyatı 61 bin 500 TL olurken, fabrika çıkışı LPG'li tercih ederseniz 65 bin 500'lik bir rakam ödemeniz gerekiyor.

Fiyat

Hyundai i10 1.0 D-CVVT Jump ....61.500 TL
Hyundai i10 1.0 D-CVVT Jump (LPG) ....65.500 TL
Hyundai i10 1.0 D-CVVT AT Jump ....65.500 TL
Hyundai i10 1.0 D-CVVT Style ....68.000 TL



HYUNDAI
i20

Yakın zamanda makyajlanacak olan Hyundai i20, Güney Koreli markanın Sakarya'daki fabrikasında üretilip tüm dünyaya ihraç ediliyor. Geniş yaşam alanı ve konforlu sürüşüyle sınıfının iddialı modeli olmayı sürdüren i20, 1.2 litrelik atmosferik motoruyla 67 bin 300 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

Fiyat

Hyundai i20 1.2 MPI Jump ....67.300 TL

Tüm fiyatlar şubat ayı itibarıyla geçerli fiyatlardır

KIA Rio

Yeni nesliyle birlikte çok daha iddialı bir otomobil olmayı başaran Rio, aynı zamanda sınıfının en uygun başlangıç fiyatına sahip modellerinin başında geliyo.r Yeni tasarımı ve zengin donanımıyla dikkat çeken Rio, 1.2 litrelik motoruyla 67 bin 500 TL'den başlayan fiyat etiketine sahip.



Fiyat

Kia Rio 1.25 Comfort * .... 67.500 TL

NISSAN Micra

Nissan Micra'nın aslında Avrupa'da yeni nesli satılmaya başlandı fakat ülkemize henüz ayak basmadı. Pratik kullanımıyla ideal bir şehir içi otomobili olan Micra, 1.2 litrelik motoruyla birlikte, Match donanımla 65 bin 805 TL, Street donanımla ise 66 bim 230 TL'den başlayan fiyatlarla tüketicilere sunuluyor.



Fiyat

Nissan Micra 1.2 Match .... 65.805 TL

Nissan Micra 1.2 Street .... 66.230 TL

OPEL Corsa



Küçük sınıfın yıllardır en iddialı ve en çok satılan modellerinden biri olmaya başaran Corsa'nın yeni neslinin eli kulağında fakat güncel nesil de başarılı satış rakamları yakalamaya devam ediyor. Direksiyondan ısıtma gibi bu sınıfta görülmemiş donanımlarla satılan Corsa'nın 1.2 litrelik versiyonu 69 bin 900 TL'den başlıyor.

Fiyat

Opel Corsa 1.2 Essentia 70 HP .... 69.900 TL

PEUGEOT 208

Fransız marka, yıllarca ürettiği küçük otomobillerle popülerliğini artırmıştı. Buna en güzel örnek ise ülkemizde de satış rekorları kıran 206 modeliydi. Bu geleneği sürdürmeye devam eden Peugeot, 208'i de sınıfının en beğenilen otomobillerinden biri haline getirdi. 208, 1.2 litrelik Puretech motoruyla 65 bin 750 TL'den başlıyor.



Fiyat

Peugeot 208 1.2 Puretech 82 HP Access * .... 65.750 TL

Peugeot 208 1.2 Puretech 82 HP Active * .... 69.900 TL

RENAULT Symbol

Türkiye'nin en çok satılan otomobilleri denildiğinde akla ilk gelenlerden biri olan Symbol, geçtiğimiz aylarda ufak bir makyajdan geçirildi. Daha modern bir görünüme kavuşan Symbol, 1.0 litrelik motoru ve Joy donanımıyla 64 bin 900 TL'den satılırken, bir üst paket Touch ise 67 bin 900 TL'ye alıcı bekliyor.



Fiyat

Renault Symbol 1.0 Sce Joy 75 HP .... 64.900 TL

Renault Symbol 1.0 Sce Touch 75 HP .... 67.900 TL

RENAULT Clio

Volkswagen Polo'yu tahtından indirip, B segmentinin en çok satılan modeli olan Clio, sunduğu geniş motor ve donanım yelpazesiyle tüketicinin tüm ihtiyaçlarına cevap verebiliyor. Renault Clio HB, 1.2 litrelik motoruyla ve Joy donanım paketiyle 64 bin 800 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.



Fiyat

Renault Clio 1.2 Joy 75 HP .... 64.800 TL

* 2017 model için geçerli fiyat

Yeni nesliyle bugüne kadar üretilen en iyi Ibiza olduğunu iddia eden İspanyol markanın ateşli modeli, Volkswagen Polo ile ortak kullanılan platformuyla birlikte bir üst segmente yaklaşan bir yaşam alanına kavuşmuş. Yeni Seat Ibiza'yı Style donanım paketi ve 1.0 litrelik motoruyla 63 bin 600 TL'den başlayanfiyatlarla satın alabillirsiniz.



Fiyat

Seat Ibiza 1.0 Style 75 HP S&S * ....63.600 TL



Her ne kadar kardeşleri Volkswagen Polo ve Seat Ibiza'nın gölgesinde kalsa da bu Fabia'nın kötü bir otomobil olduğu anlamına gelmiyor. İkinci elde az da olsa sıkıntılı olan Fabia, Çek markanın akıllı çözümleriyle sınıfının en fonksiyonel modellerinden biri olmayı başarıyor. Fabia, 1.0 litrelik motoruyla 62 bin 900 TL'den satılıyor.

Fiyat

Skoda Fabia 1.0 Ambition 75 HP ....62.900 TL

Japonların B ve C segmenti arasına sıkışan Baleno modeli, yeni nesliyle sınıfının en çok satılanlarından biri olmayacak olsa da yine de uygun başlangıç fiyatıyla ideal bir seçenek olmayı başarıyor. Baleno, 1.2 litrelik motoru ve GL donanımıyla 68.950 TL'ye satılıyor. Bir üst donanım olan Techno'yu tercih ederseniz 69 bin 950 TL'yi gözden çıkarmanız gerekiyor.



Fiyat

Suzuki Baleno 1.2 GL ....68.950 TL

Suzuki Baleno 1.2 Techno ....69.950 TL

70.000 TL altında kompakt hatchback bulmak pek de kolay değil. Toyota Auris HB şık tasarımı ve sağlam motoruyla bu sınıfta en uygun başlangıç fiyatına sahip modellerin başında geliyor. Auris HB'e 1.33 litrelik atmosferik benzinli motoru ve Life donanım paketiyle 69 bin 150 TL'den ulaşabiliyorsunuz.



Fiyat

Toyota Auris 1.33 Life ....69.150 TL

Dünyanın en çok tercih edilen modeli olan Toyota'nın 'efsane' modeli Corolla, ülkemizde en çok tercih edilen otomobiller biri... Corolla, geniş yaşam alanı, ikinci el değeri ve sağlam motorlarıyla ön plana çıkıyor. Otomobil, 1.33 litrelik benzinli motoru ve Life donanım paketiyle 68 bin 800 TL'den satılmaya devam ediyor.



Fiyat

Toyota Corolla 1.33 Life ....68.800 TL



Geçirdiği makyajdan sonra daha agresif bir ön yüze kavuşan Yaris, Toyota'nın en çok satılan modellerinden biri olmayı sürdürüyor. B segmentinin en tutulan modellerinden biri olmasa da her zaman sadık bir tüketici kitlesine sahip olan Yaris, 1.0 litrelik motoruyla 64 bin 750 TL'den başlarken, 1.5 lt benzinli motoru da 67 bin 400 TL'den satılıyor.

Fiyat

Toyota Yaris 1.0 Life ....64.750 TL

Toyota Yaris 1.5 Fun Special * ....67.400 TL

Tüm fiyatlar şubat ayı itibarıyla geçerli fiyatlardır

Genişledi ama...

Kullanmış olduğumuz otomobiller her geçen gün daha da genişliyor. Artan genişlik oturma konforu ve güvenlik alanında önemli kazanımlar getirse de aynı zamanda çok önemli bir dezavantajı da beraberinde getiriyor: Yollar bu kadar genişliği tolere edebilecek ebatta değil!

Aslında 'geniş' ifadesi, hangi açıdan bakılırsa bakılsın iyi bir şey. Örneğin bant genişliği daha hızlı internet anlamına geliyor. Geniş ekran izlediğiniz sinema filminin keyfini ikiye katlıyor. Geniş omuz ise bir erkek vücudunda ilk bakılan bölgelerin başında geliyor.

Aslında otomobil dünyasında da 'geniş' iyi bir şey. Sonuç olarak iyi ve heyecan verici bir otomobil daha geniş, daha alçak ve daha hızlı sıfatlarıyla tanımlanıyor. Ancak geniş otomobil bir anlamda başımıza dert olmaya başladı. Örneğin emniyet şeritleri iki metreye kadar araçlar için uygun ve her geçen gün genişleyen otomobiller için artık pek de yeterli değil. Dahası bir de park yeri sorunu baş göstermeye başladı. Avrupa park yeri standardı 2.30 metre olduğundan, genişliği iki metre olan otomobil için bu alana girmek pek de kolay değil. Hadi dikkatlice kazasız belasız girdik diyelim, bu sefer de otomobilden inmek veya otomobile binmek sorun haline geliyor. Özellikle uzun boylu ve kilolu kullanıcılar için.

Hassas sınır iki metre

Araç genişliği ile ilgili yasal sınır iki metre olarak belirlenmiş durumda. Yollar ve park yerleri bu rakama göre düzenleniyor. Ancak yasal düzenleyiciler ile otomobil üreticileri araç genişliğine farklı bir açıdan bakıyor. Araç üreticileri araç genişliğini teknik özellikler tablosuna yazarken ISO normuna göre dikiz aynaları gibi gövde dışına taşan aksesuarlar hariç değer veriyor. Ancak yasal düzenlemeler araç genişliğine aynaları dahil ediyor.

Otomobiller her geçen gün daha da genişlemeye devam ederken yollar adeta iğne deliğine dönmeye başladı

ADAC kısa süre önce yapmış olduğu araştırmada satışa sunulan yeni nesil araçların üçte ikisinin aynalar dahil ölçüldüğünde iki metre barajının üzerinde bir genişliğe sahip olduğunu tespit etti. Hatta Volkswagen Transporter gibi bazı örnekler yine aynalar dahil ölçüldüğünde 2.30 metre gibi göz ardı edilmemesi gereken bir genişlik değeri ortaya çıkıyor. Yani bu araç yolu tam anlamıyla dolduruyor.

Tamam, en azından Volkswagen Transporter örneğinde bir ticari amaç söz konusu. Yani iç mekândaki her bir santimin önemi var kullanıcı için. Ancak bu tarz alan kaygısı olmayan örnekler de var. Mesela Porsche Cayenne 2.20 metre genişliğe sahip. Yani, gerek emniyet şeridi, gerekse de park alanlarında hayatı zorlaştıran bir otomobil.

Kompakt sınıfın yaratıcısı Volkswagen Golf, ilk kez yollara çıktığı 1974 yılında 1.61 metre genişliğe sahipti. Nesiller boyu büyümeye devam eden Golf, bugün gelinen noktada dikiz aynaları hariç 1.81 metre genişliğe sahip. Yasal düzenlemelerin şartlarına uygun olarak aynalar dahil edildiğinde bu araç 2.04 metreye yükseliyor.

Aslında araçlardaki büyüme sadece yukarıda ifade ettiğimiz birkaç örnek ile sınırlı değil. Yıllar içerisinde tüm araçlar ve araç sınıfları büyüdü. 1950'de yollara çıktığında 1.40 metre genişliğe sahip olan Mini, güncel haliyle

dikiz aynalar hariç 1.73 metre genişliğe ve aynalar da dahil edildiğinde 1.94 metre genişliğe ulaşmış durumda. Yani artık pek de minik değil.

Sadece otomobiller değil, dikiz aynaları da bu süre içerisinde büyüdü. Sanmayın ki üretici firmalar aynaları gönüllü olarak büyüttü. Daha büyük ayna ek maliyet demek, rüzgâr sürtünme katsayısının artması demek. Ancak yasal düzenlemeler daha fazla güvenlik adına bunu gerekli görüyor. Sonuç olarak sürüş güvenliği için daha fazla görüş açısı lazım. Otomobillerin genişlemesindeki tek temel etken yaşama alanını genişletmek değil. Yine bu noktada daha fazla güvenlik beklentisi de belirleyici bir rol üstleniyor. Kabin içi güvenlik adına devreye giren yan hava yastıkları, olası bir kaza anında sürücü ve beraberindeki yolcuları korumak üzere yaratılan boşluklar, kaza anında oluşan enerjiyi emmek üzere devreye giren burulma noktaları ve yana yatma eğilimlerini engelleme gibi önlemlerle birlikte otomobiller yapısal olarak genişliyor. Beraberinde yaşama alanı genişliği de geliyor.

Artan araç genişliği; üretici, kullanıcı ve yasal düzenleyiciler olmak üzere her birimizin ortak sorunu haline gelmiş durumda. 24 saatte 3000 aracın geçtiği bir yolun toplam genişliği 4.50 metre olarak belirlenmiş durumda. Yani iki adet VW Transporter böyle bir yolda yan ya geçemez. Dolayısıyla bir Porsche Panamera (2.16 metre), bir Range Rover (2.22 metre) veya bir Audi Q7 (2.21 metre) ile yolda yayıla yayıla süzülen bir sürücünün mutlaka sağ ayağını gazdan çekip frene basması yerinde olacaktır. Aksi halde aynayı kaybetmek olası durumlardan biri.

Hayatı zorlaştıran etkenlerden biri de her geçen gün sayısı artan bisiklet yolu uygulaması. Yerel yönetimler, uygun noktalarda şeritleri daraltıp kaldırım ile yol arasına, çoğu zaman şeritle ayırmak üzere bir bisiklet yolu ekliyor. Eklenen bu bisiklet yolu bisikletliler için iyi haber, ancak sürücüler için kötü çünkü şeritler daha da daralıyor.

Mercedes'ten aksi yönde hamle

Otomotiv sektöründeki genel büyüme eğilimi tüm sınıflar için geçerli. Buna aslında yaşama alanı genişliği o kadar da önemli olmayan spor otomobiller de dahil. 1964 yılında dönemin 2+2 kişilik spor otomobili Triumph TR4 aşağı yukarı 6 m² alan kaplıyordu. Yine 2+2 kişilik olan günümüzün Lexus LC 500'ü ise aşağı yukarı 10.3 m² alan kaplıyor. Nadir de olsa istisnalar da yaşanabiliyor. Mercedes böyle bir istisna gerçekleştirdi. 1998 yılında W 140'ın yerini alan W 220 kasa kodlu S-Serisi öncüsüne oranla 31 mm daha dardı.

"Geniş otomobiller ve dar gelen yollar. Hal böyle olunca ayağı fren pedalına yakın tutmakta yarar var"

Yazğı: Malte Jürgens
Fotoğraf: BMW, Daimler, maj, Picture Alliance, VW
İllüstrasyon: Franziska Moltenbrey



Otomobiller neyse de bir de kamyonlar var hayatımızda. Kamyonlarla yollar ve şeritler iyice daralıyor

BİLGİ

Zaman içinde araç genişliklerindeki değişim

Büyüme sadece ekonomide özellikle patronların yüzünü güldüren bir kavram değil, aynı zamanda her bir yeni otomobil nesli ile gündeme gelen fiziki bir kavram da. Örnekler say say bitmez. Bazı öreklerde bir alt sınıf bir üst sınıfa meydan okur hale gelmiş durumda. Örneğin güncel VW Polo, ilk nesil Golf'ün boyutlarını aşmış durumda ve bugün gelinen noktada daha büyük. Nadiren de olsa bunun tam tersi de karşımıza çıkabiliyor. Örneğin 1998 yılında W140'ın yerini alan W220 kasa kodlu S-Serisi öncüsünden 3 cm daha dar ve 7 cm daha kısaydı.

1959: Austin Mini genişlik mm (aynalar hariç)



1397

artı 33 cm

2017: MINI One genişlik mm (aynalar hariç)



1727

1977: BMW 3-Serisi genişlik mm (aynalar hariç)



1610

artı 20 cm

2017: BMW 3-Serisi genişlik mm (aynalar hariç)



1811

1974: VW Golf genişlik mm (aynalar hariç)



1610

artı 19 cm

2017: VW Golf genişlik mm (aynalar hariç)



1800

1991: Mercedes W 140 genişlik mm (aynalar hariç)



1886

eksi 3 cm

1998: Mercedes W 220 genişlik mm (aynalar hariç)



1855

“X-Serisi premium segmentte fark yaratacak”

Mercedes-Benz’in pick-up sınıfında ürettiği ilk araç olan X-Serisi hakkında markanın Hafif Ticari Araçlar İcra Kurulu Üyesi Tufan Akdeniz ile keyifli bir sohbet gerçekleştirdik...

Mercedes-Benz, premium pick-up algısıyla ilk kez bir ürün piyasaya sunuyor. X-Serisi, bu noktada kendine nasıl bir yer edinmeyi planlıyor?

Tufan Akdeniz: Orta segment pick-up araçlar yeni yeni piyasada artış gösteriyor. Artık özel ve profesyonel kullanım için çok yönlü araçlar popülerlik kazanmaya başladı. Biz de ilk önce pick-up pazarındaki bu değişimi gözlemledik ve ardından doğru olduğunu düşündüğümüz zamanda da Mercedes-Benz X-Serisi aracımızla pick-up pazarına girdik. Ayrıca aracımızın premium segmentteki ilk pick-up araç olduğunu da söyleyebiliriz.

X-Serisi’nın Nissan Navara ile ortak özellikler taşıdığını biliyoruz. Marka imajı dışında onu premium yapan ne farklar var?

T.A.: Nissan ile bir işbirliği yapmış olsak da X-Serisi’nde birçok bileşeni sıfırdan tasarlayıp geliştirdik. Aracımızın hem off-road hem de asfalt sürüş performansını bir arada sunabilmesi, aracın iç ve dış tasarımında kullanılan yüksek kalitedeki malzemeler, maksimum izolasyon ve sürüş konforu ile araçtaki üstün güvenlik donanımları, aracımızı Mercedes imajı dışında premium yapan en önemli farklılıklar arasında yer alıyor.

Konfor ve donanım özellikleri anlamında bakarsak, X-Serisi’nea rakip hangi pick-up’ı görüyorsunuz? Burada Amarok konfor/donanım anlamında güçlü bir rakip...

T.A.: X-Serisi’nde ürün gamımızda bulunan tüm araçlar gibi Mercedes-Benz konforunu rahatlıkla yaşayabilirsiniz. Bilhassa helezon yaylı arka süspansiyon sistemimiz sayesinde sürüş ve yolculuk konforu en üst seviyeye taşınıyor. Donanım özelliklerini belirlerken rakiplerimizin araçlarındaki özelliklerden farklılaşmanın yanı sıra müşterilerimizin ihtiyaçlarını da göz önünde bulundurduk. Bu anlamda X-Serisi’ni Pure, Progressive ve Power olarak üç seriye ayırdık. Pure aracımız; güç çalışma koşullarına uygun aksesuarlarla donatılmış olup, sağlamlık ve fonksiyonellik gerektiren işlerde ideali sunuyor. Orta segmentte yer alan Progressive aracımız güçlü karakteriyle iş amaçlı kullanıma uygun olmasının yanı sıra hem tarzı hem konforu ile kişisel kullanımda da müşterilerin beklentilerine cevap veriyor. Ürün gamımızın bir diğer seçeneği olan ve şehir yaşamı için sunduğu yüksek donanım paketi ile dikkat çeken X-Serisi Power ise tarz, performans ve konfora önem verenler için ideal. Tüm bu standart donanımların yanı sıra isteğe bağlı olarak sunulan paketlerimizle de müşterilerimize kendi tarzlarına ve kullanım şekline bağlı olarak maksimum esnekliği de sunuyoruz.



Tufan Akdeniz, X-Serisi’nin ilk premium pick-up olduğunu belirtti

Global anlamda Renault ile bir ittifak içindesiniz. Bunun en belirgin örneği de A-Serisi’nde karşımıza çıkıyor. Yeni A-Serisi’nde sadece dizel motor değil, artık birlikte geliştirilen benzinli motorlar da kullanılacak. X-Serisi de benzer ittifakın bir ürünü. Burada nasıl bir strateji planlıyorsunuz?

T.A.: Global anlamda Renault ve Nissan ile bir ittifak içerisinde olduğumuz doğru. Nissan, pick-up araçları geliştirmede ve üretmede 80 yılı aşkın bir tecrübeye sahip. Zaten otomotiv sektöründe artık her marka bu tarz işbirlikleri yapıyor. Bu tarz işbirlikleri sayesinde markalar daha hızlı hareket edebiliyor.

Nissan ile olan işbirliğimiz bize orta boy pick-up segmentine hızlı

ve verimli bir giriş imkânı sağladı. Elbette ki X-Serisi'ni bizler de üretebilirdik fakat markalar arasında ortaya çıkan sinerji ve deneyim çok daha önemli. X-Serisi, Nissan fabrikasında üretiliyor olabilir fakat aracımız gerçek bir Mercedes. Markamızın bütün gereksinimlerini karşılıyor ve müşterilerine standart Mercedes-Benz kalitesini sunuyor.

Pick-up pazarı her geçen gün büyüyor. X-Serisi'nin nasıl bir hedefi var? Yeni bir kitle mi oluşacak?

T.A.: Türkiye'de pick-up pazarı oldukça dinamik ve büyüyen bir sektör. Tüm rakiplerin gerek donanım gerek fiyat aralıkları da birbirine oldukça yakın. Dolayısıyla bütün oyuncular pazardan maksimum pay almaya çalışıyor. X-Serisi premium segmentteki ilk pick-up araç olarak piyasada satılıyor. Dolayısıyla yeni aracımızın premium segmentte büyük bir fark yaratacağını düşünüyoruz. Müşteri kitlemiz ise araç alırken; tasarım, performans, konfor, güvenlik, fonksiyonellik ve tabii ki bir pick-up'ın ana özelliklerinden biri olan off-road yeteneği arayan kişiler...

Pick-up araçlar sadece bireysel kullanıcılar tarafından değil şantiye gibi mecralarda da çokça tercih ediliyor. Burada güvenilen bazı Japon markalar var. Siz baz donanımlarla bu alanlara girme niyeti içinde misiniz? X-Serisi'nin bu tip ağır arazi ve dayanıklılığın gerektiği noktalarda sorunsuz ve beklentileri rahatlıkla karşılayacak bir araç olduğunu söyleyebilir misiniz?

T.A.: Az önce de belirttiğim gibi X-Serisi aracımız müşterilerimizin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak üç donanım seviyesi şeklinde oluşturuldu. Pure serisi aracımız sağlamlık ve fonksiyonellik gerektiren işlerde kullanıcısına en ideali sunuyor. Dolayısı ile Mercedes-Benz X-Serisi Pure'un ağır arazi ve dayanıklılığın gerektiği noktalarda sorunsuz olacağını düşünüyoruz.

X-Serisi'nin fiyatlarına baktığımızda üst donanım seviyelerinde fiyat 180 bin TL'yi geçiyor. Bu sizce dezavantaj mı? Yoksa Mercedes-Benz'in sunduğu 'ayrıcalıklar' göz önüne alındığında makul bir seviyede mi?

T.A.: Aslında bakıldığında tüm pick-up araçların fiyat aralıkları birbirine yakın. 2018 model Mercedes-Benz X-Serisi araçlarımız 142 bin 500 TL'den başlayan fiyatlar ile satılıyor. Tabii ki seçilen donanımlarla birlikte aracın fiyatında da doğal olarak bir artış oluyor. X-Serisi, güçlü süspansiyonu ve hava kanallı ön ve arka diskleri sayesinde off-road dışında kullanıcısına mükemmel asfalt sürüş performansını da sunan ilk pick-up araç olarak piyasada fark yaratıyor. Dolayısıyla üst donanım seviyelerindeki fiyatımızın bir dezavantaj olduğunu düşünmüyoruz.



X-Serisi, Nissan Navara temelli olsa da her noktasında Mercedes kalitesini yansıtıyor

Önümüzdeki günlerde Mercedes-Benz motorlu V6 bir X 350'nin geleceğini biliyoruz. Çok daha güçlü bir model. Rakiplerde de benzer versiyonlar yer alıyor. Bu seçenek geldiğinde bu aracın markanın imajını daha iyi yansıtacağını söyleyebilir miyiz?

T.A.: 2018 yılının üçüncü çeyreğinde Türkiye'ye gelmesini planladığımız V6 motorumuz 3.0 litre ve 258 HP'lik bir motor olacak. X-Serisi Türkiye'de satışa sunulduğu 2017 Aralık'tan beri piyasada oldukça ilgi görüyor. Hatta 2017 Aralık ayında 238 adetlik X-Serisi satışımız ile dünya çapında en çok X-Serisi satan ülke olduk.

Aracımızda birçok bileşeni tamamen sıfırdan tasarladık ve geliştirdik. İşbirliğimiz kapsamında ölçek ekonomileri açısından mantıklı olan ancak kendi marka imajımızı ve marka kimliğimizi saptırmayan bazı teknik bileşenler Nissan'dan benimsendi ancak bu bileşenler Mercedes-Benz standardını karşılamak için kapsamlı bir şekilde değiştirildi. Bunlar arasında özellikle kullanılan malzemeler, sürüş dinamikleri ve konfor özellikleri yer alıyor. Dolayısı ile zaten hali hazırda. X-Serisi aracımızın marka imajının çok yüksek olduğunu söyleyebiliriz.

Son olarak, V-Serisi'ni getirmeyi düşünmüyor musunuz?

T.A.: V-Serisi'ni Türkiye'ye getirmeyi düşünmüyoruz, Vito Select Plus aracımız ilgili segmentteki beklentileri fazlasıyla karşılıyor.

Röportaj: Ahmet Armağan
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

Büyük heyecana merhaba: **F1 2018 sezonu**



Geçtiğimiz yıl, bizi yeni sezon için oldukça heyecanlandırdı. Ferrari'nin Mercedes'e yaklaşması, takımlarda yaşanan değişimler, bazı yeni teknik kurallar ve elbette iki yeni Pirelli lastiğiyle heyecan birkaç kat daha artacak. Okurlarımız için 2018 sezonuyla ilgili merak edilen her şeyi bu rehberde topladık...

2018 FORMULA 1 TAKVİMİ

Avustralya Grand Prix'si	25 Mart 2018
Bahreyn Grand Prix'si	8 Nisan 2018
Çin Grand Prix'si	15 Nisan 2018
Azerbaycan Grand Prix'si	29 Nisan 2018
İspanya Grand Prix'si	13 Mayıs 2018
Monaco Grand Prix'si	27 Mayıs 2018
Kanada Grand Prix'si	10 Haziran 2018
Fransa Grand Prix'si	24 Haziran 2018
Avusturya Grand Prix'si	1 Temmuz 2018
İngiltere Grand Prix'si	8 Temmuz 2018
Almanya Grand Prix'si	22 Temmuz 2018
Macaristan Grand Prix'si	29 Temmuz 2018
Belçika Grand Prix'si	26 Ağustos 2018
İtalya Grand Prix'si	2 Eylül 2018
Singapur Grand Prix'si	16 Eylül 2018
Rusya Grand Prix'si	30 Eylül 2018
Japonya Grand Prix'si	7 Ekim 2018
Amerika Grand Prix'si	21 Ekim 2018
Meksika Grand Prix'si	28 Ekim 2018
Brezilya Grand Prix'si	11 Kasım 2018
Abu Dhabi Grand Prix'si	25 Kasım 2018

Motorsporlarının zirvesi Formula 1'in yeni sezon heyecanı yaklaşırken, takımlar da son testlerini yapıyor ve en hızlı olacağını düşündükleri parçaları ilk yarış olan Avustralya'ya yetiştirme çabası içindeler. 2018 sezonunda pistlerde bir kez daha "dört dünya şampiyonu" pilot ve Grand Prix kazanmış toplamda yedi pilot olacak. Sportif ve teknik kuralların yanı sıra takımlarda yaşanan değişimler de 2018 için heyecanlanmamıza yol açıyor. Belki de son dönemde bu kadar fazla bilinmeyenin yaşandığı ilk sezonlardan biri olacak.

F1'de yeni dönem

Amerikalı dev şirket Liberty Media bir yıl önce F1'in ticari haklarını satın aldı. Kısa zaman sonra ise F1'in ikon isimlerinden olan Bernie Ecclestone'u bir şekilde yönetimde saf dışı bıraktılar. O açıdan 2018 sezonu, yeni patron tarafından gerçekleştirilecek ilk tam yıl olacak. Geçtiğimiz yıl bazı Amerikan tarzı fikirlerin ortaya atıldığını görmüştük, bu yıl ise onların etkilerini daha fazla göreceğiz. Yarış sonrası basın toplantılarının, taraftarlar önünde mikrofona yapılan konuşmalarla gerçekleştirilmesi bunlardan biriydi. 2018'in en azından görsel anlamda ilk etkilerinden biri ise, grid kızlarının kaldırılması oldu. İzleyicilere görsel şölen yaşatmasının dışında pilotlara gridde hangi cepte yer aldıklarını göstermek gibi önemli görevleri olan grid kızlarının kaldırılması büyük bir tartışmayı da beraberinde getirdi. Sonuç olarak bu kararın alınmasından birkaç gün sonra ortaya 'grid çocukları' fikri atıldı. FIA Başkanı Jean Todt da bunu destekleyerek, hayali Formula 1 olan çocukların spora bir adım daha yaklaşmasını sağlayacaklarını ifade etti. Yıl boyunca bunun çok tartışılacağını, şimdiden söylemek mümkün. Grid çocukları F1 yarışlarının yanı sıra F2 ve GP3 gibi alt serilerde de kullanılacak. Elektrikli araçların yarıştığı Formula E ise grid kızlarını kullanmaya devam edecek.

Hedefte yine Mercedes var

2018'in favorisi şüphesiz bir kez daha Mercedes GP takımı olacak. Kadrolarındaki istikrârı koruyan takım, yine son şampiyon Lewis Hamilton ve onun destekçisi Valtteri Bottas ile yarışacak. Tahmin edilen gibi Bottas, 2017 boyunca Hamilton'dan kalan kırıntıları toplayarak üç yarış kazanabildi. 2018'in en kritik soru

işaretlerinden biri de Bottas'ın artık artan deneyimiyle ikinci adam rolünü kabul edip etmeyeceği. Hamilton'ın kendine yakın bir pilot istemeyeceğini Nico Rosberg ile olan dalaşmalarından çok iyi biliyoruz. Ama Hamilton, Bottas'a artık daha çok dikkat etmeli yoksa işler bir anda değişebilir. Diğer yandan 2018'de sözleşmesi bitecek olan Hamilton'ın da Mercedes ile yeniden sözleşme imzalayacağı tahmin ediliyor. Geçtiğimiz yıl yüzde 90 performansla yarıştığı iddia edilen Mercedes, bu yıl otomobilini daha da iyileştirmiş olacak. Beşinci şampiyonluğu kovalayan Lewis Hamilton ise McLaren, Red Bull ve Ferrari'nin de dahil olduğu bir şampiyonluk savaşı beklediğini ifade etti. Diğer yandan McLaren ise son dört yılda dört şampiyonluk kazanan Mercedes'in mevcut motorların kullanılacağı 2021'e kadar şampiyon olabileceği iddiasında...

Ferrari hatalardan ders çıkardı mı?

Şahlanan At elbette Formula 1'in simgelerinden biri. Yine Sebastian Vettel ve Kimi Raikkonen'den oluşan sağlam bir pilot ikilisine sahipler. Vettel, otomobil ne kadar kötü olursa olsun en azından olduğundan daha üste konumlandırmayı başarabiliyor. Kimi Raikkonen ise motivasyon odaklı bir pilot ve ona kötü bir otomobil vermek işleri daha da kötü hale getiriyor. Ama potansiyeli olan bir Ferrari ile Raikkonen, durdurulamaz bir pilota dönüşebilir. Bu yüzden ilk birkaç yarış büyük önem taşıyacak. Geçen yıl Ferrari, Mercedes ile yakın bir mücadele ortaya koymayı başarmıştı ve ilk yarışlarda Mercedes'i mağlup edebilirlerse rakip takım üzerinde büyük bir baskı kurabilirler. Ayrıca Ferrari motorunda da önemli gelişmeler yaşandığı dedikoduları dolaşıyor.

Yılın sorusu: McLaren nerede?

2015 yılında başlayan McLaren-Honda birlikteliği, erken ve beklenmedik biçimde büyük bir başarısızlıkla sonuçlandı. Oysa önceki bu efsane birliktelik, Senna ve Prost'un da dahil olduğu F1'in en romantik yıllarının yaşanmasını sağlamıştı. Bu ikinci birliktelik ise galibiyet bir yana sıfır podyum ve bir sürü motor arızasıyla son buldu. Şimdi ise McLaren daha iddialı olan Renault motoruna geçiş yaptı. Şasi konusunda sorunsuz oldukları ifade ediliyor ve bu yeni değişim, McLaren'i bir anda ön sıralara taşıyabilir. Eğer Renault geçen seneye göre ekstra beygir gücü ve dayanıklılık elde ederse Fernando Alonso'yu tekrar gülerken görebiliriz.

Diğer Renault motoru kullanan takımlardan Red Bull Racing de favorilerden biri olacak. Pilot kadrosu açısından Daniel Ricciardo ve Max Verstappen, F1'in en dinamik ikilisi olarak dikkat çekiyor. Geçen yıl deneyimli Ricciardo'yu zor duruma sokan 20 yaşındaki Max, geleceğin şampiyonluk adayı olarak gösteriliyor. 2017'yi puan anlamında takım arkadaşından daha geride tamamlasa da Max'in bu yıl patlama yapması kimseyi şaşırtmayacaktır. Bu yüzden şampiyonluk yarışı bir yana, Red Bull Racing'deki takım içi mücadeleyi izlemek çok keyifli ve biraz da gerilimli olacak.

Merak edilen Honda motoru

McLaren ayrılığından sonra Honda, Formula 1'de Toro Rosso ile devam







edecek. 2017'yi son derece zayıf geçiren takım, Honda motoruyla kumar oynadı. Diğer yandan Honda da kendini kanıtlamak için iyi bir fırsat buldu. Toro Rosso'nun pilot kadrosu da ilginç. Geçen yıl beş yarışta mücadele eden Pierre Gasly gelecek vaat eden bir isim ve geçen yıl Le Mans'ı kazanan Brendon Hartley de 2017'nin son dört yarışında mücadele etmişti. Bu taze kadroyu da yakından takip etmek gerek. Çünkü geleceğin iyi pilotları potansiyeli olmasıyla, takım patronları da onları yakından izleyecek.

F1'de Alfa Romeo sesleri

Sporun zirvesinin ikonik markalarından biri de kuşkusuz Alfa Romeo'dur. F1'in yapılmaya başlanmasının ardından 1950 ve 51 yıllarında şampiyon olan Alfa, uzun bir aradan sonra Sauber ile birlikte geri döndü. Bu dönüş eskileri gibi henüz o kadar kapsamlı değil ama gelecek için umut vaat ediyor ve markanın bakış açısını yansıtıyor. Sauber ve Alfa arasındaki bu çok yıllık teknik ortaklık, 2021'de motor kurallarının değişmesiyle birlikte daha büyük bir çalışmaya dönüşebilir. Sportif marka imajını giderek güçlendiren (Guilia ve Stelvio modelleriyle) Alfa, motorsporlarındaki zirve mücadelesine katılarak bunu bir adım daha ileriye taşıyabilir. Bu yıl için Sauber'den büyük bir beklenti yok zaten pilot kadroları da Marcus Ericsson ve ilk kez yarışacak Charles LeClerc'den (2016 GP3 şampiyonu) oluşuyor.

Kubica geri dönüyor mu?

Geleceğin F1 şampiyonu olarak gösterilen ama hobi amacıyla severek yaptığı ralli yarışlarında 2011'de ciddi bir kaza geçirerek ölümden dönen Robert Kubica hâlâ F1'de özlenen bir isim olmaya devam ediyor. Polonyalı pilotun altı yıl sonra Williams ile geri döneceği konuşuluyordu. Testlere katılan ve artık iki eliyle aracı kullanmaya başladığı ifade edilen Kubica, 2018'de yarışmayacak ama en azından Williams'ın resmi yedek pilotu olarak açıklandı. Williams takımında 19 yaşındaki Lance Stroll ve Sergey Sirotkin yarışacak. Ama işler iyi giderse Kubica'yı bu yıl daha aktif olarak görebiliriz.



DETAY

Takım kadroları

Mercedes
Lewis Hamilton
Valtteri Bottas
Ferrari
Sebastian Vettel
Kimi Raikkonen
Red Bull-Renault
Daniel Ricciardo
Max Verstappen
Force India-Mercedes
Sergio Perez
Esteban Ocon
Williams-Mercedes
Lance Stroll
Sergey Sirotkin
Renault
Nico Hulkenberg
Carlos Sainz
Toro Rosso-Honda
Pierre Gasly
Brendon Hartley
Haas-Ferrari
Romain Grosjean
Kevin Magnussen
McLaren-Renault
Fernando Alonso
Stoffel Vandoorne
Sauber-Ferrari
Marcus Ericsson
Charles Leclerc

HALO'ya merhaba

İsmi kulağınıza biraz garip gelebilir ve daha önce tanışmadıysanız yeni sezonda ismini sıkça duyacağınızı garanti edebiliriz. HALO, yani pilotun etrafını saran dayanıklı barlardan oluşan baş koruma sistemi artık otomobillerde zorunlu olacak. Bu da sürücünün başına gelecek darbelerin engellenmesini sağlayacak. Tabii bu yeni tasarım büyük değişimleri de beraberinde getirecek. F1 aracına 10-15 kg kadar ekstra ağırlığın hem de bu kadar yüksekte olması mühendislerin ve tasarımcıların sinirini bir hayli bozdu. Ayrıca şiddeti artan çarpışma testlerini de geçmeleri gerek. Takımlar HALO'nun üzerine çeşitli aerodinamik parçalar ekleyebilecekler. Bu yıl, herkes için yeni bir mücadele olan HALO, hem görüş açısında hem de sürücünün giriş çıkışında farklılıklar yaratacak. Kimilerine göre çirkin, kimilerine göre ilginç olan HALO yerine Indycar'daki Aeroscreen de tartışılmıştı. Uçaklarda kullanılan bu cam, görüş açısını etkilemeden koruma sağlıyor. Diğer yandan HALO'nun çift katlı otobüsü durduracak kadar kuvvetli olduğu söyleniyor.

2018 sezonunda, 21 yarış başına üç motor hakkı (güç ünitesi) veriliyor. Bu da geçen yılki dört motora göre işleri daha zorlaştıracak. Ancak dayanıklılığını artıran takımlar, başarıya bir adım daha yakın görünüyor.

BİLGİ

Pirelli Hot Laps

Formula 1 tarafından yapılan bir açıklamayla Formula 1 Pirelli Hot Laps programı duyuruldu. İlk etkinlik 2018 Formula 1 Gulf Air Bahreyn Grand Prix olacak. Bu yılın FIA Formula 1 Dünya Şampiyonası sırasında düzenlenecek diğer dokuz etkinlik daha sonra açıklanacak.

Formula 1 Pirelli Hot Laps programı, Grand Prix'ye gelen izleyicilere, ünlülere ve konuklara olağanüstü ve benzersiz bir deneyim yaşama fırsatı verecek. F1 kahramanlarının mücadele ettiği heyecan verici pistlerde profesyonel bir yarış pilotu, bir süper otomobille şanslı katılımcılara tur attıracak.

Formula 1 Global Lastik Partneri Pirelli, yarışın gerçekleşeceği hafta sonu boyunca bu süper otomobillerin sergileneceği Formula 1 padok alanındaki bir özel Pirelli garajında programı sunacak ve tüm lastikleri sağlayacak.

Aston Martin ve McLaren, 10 etkinliğe katılacaklarını teyit eden ilk iki üretici oldu. Önümüzdeki haftalarda başka lider otomotiv markalarının katılımının da duyurulması bekleniyor.

Katılım hakkı kazanmak için sezon boyunca Formula 1 ve Formula 1 Pirelli Hot Laps programının ortakları tarafından özel promosyonlar ve yarışmalar düzenlenecek.

PIRELLI

İSTATİSTİK

RAKAMLARLA 2017



362.4 km/s

en yüksek hız

S. Vettel (Meksika GP'si)

38.788

kullanılan lastik sayısı



02:03:55.7

en uzun yarış

Azerbaycan GP'si

01:15:32.3

en kısa yarış

İtalya GP'si



56 °C

en yüksek asfalt sıcaklığı

Macaristan GP'si

14 °C

en düşük asfalt sıcaklığı

Çin GP'si

F1 TARİHİNDEN İSTATİSTİKLER

Pilot şampiyonlukları

7 Michael Schumacher

Juan Manuel Fangio 5
Sebastian Vettel 4
Alain Prost 4
Lewis Hamilton 4
Ayrton Senna 3
Nelson Piquet 3
Niki Lauda 3
Jackie Stewart 3
Jack Brabham 3
Fernando Alonso 2

Takım şampiyonlukları

16 Ferrari

Williams 9
McLaren 8
Lotus 7
Red Bull 4
Mercedes 4
Renault 2

Bir yarışta en çok yarış kazanan pilot

Sebastian Vettel **13** (2013)
Michael Schumacher **13** (2004)
Lewis Hamilton **11** (2014)
Sebastian Vettel **11** (2011)
Michael Schumacher **11** (2002)

2017'nin kazananları

Lewis Hamilton **9** zafer
Sebastian Vettel **5** zafer
Valtteri Bottas **3** zafer
Max Verstappen **2** zafer
Daniel Ricciardo **1** zafer

F1'in sihri: **Yeni Pirelli lastikleri**

2018 sezonunu çok daha heyecanlı hale getirecek yeniliklerden biri de yeni Pirelli lastiklerinin kullanılacak olması. 2011 yılından bu yana Formula 1'in tek lastik tedarikçisi olan ve sunduğu lastiklerle birçok heyecan verici yarışın yaşanmasını sağlayan Pirelli, spora verdiği destekten çok memnun olduğunu dile getirirken, aynı zamanda sunduğu yeniliklerle de bunun altını çizmeye devam ediyor.

Daha farklı strateji hesapları

2017 yılına göre otomobillerin agresif biçimde daha fazla gelişme kaydedeceğini düşünen Pirelli, bu yıl daha yumuşak lastik hamurlarıyla hem pit stop sayısını artırmış olacak hem de pilotların farklı taktikler yaparak birbirinin önüne geçmeleri sağlanacak. Aynı zamanda daha yumuşak lastikler, daha çabuk aşınma anlamına geliyor. Bu da sadece taktiksel geçişlerin değil pist üstü geçişlerin de daha fazla yaşanacağının sinyallerini veriyor.

Şimdiye kadarki en hızlı lastik

F1 otomobilleri giderek hızlanmaya devam ediyor ve bu konuda Pirelli'nin lastiklerinin de payı büyük. İtalyan lastik üreticisi, yıl boyunca gelişimin 1-1.5 saniye civarında olacağını belirtiyor. Hatta yıl sonuna gelindiğinde geçen seneye göre iki saniye kadar hızlı otomobiller görülebileceği düşünülüyor. F1 otomobillerinin hızlı olmasını sağlayacak lastiklerin başında ise Pirelli'nin ilk kez 2018'de kullanacağı açık pembe logolu hiper yumuşak lastikler olacak. Bu yıl bir kademe daha yumuşak hamurların kullanılmasıyla Formula 1 tarihinin en hızlı lastikleri ortaya çıkmış oldu.

Bu yeni hamur, maksimum mekanik tutuşun gerektiği Monaco gibi pistlere uygun olacak.

7 farklı renkle Pirelli gökkuşağı

F1 2018 sezonuna geniş bir lastik yelpazesiyle başlayacak olan Pirelli, yıl boyunca yedi farklı lastik sunacak. Lastik çeşitlerine yeni katılan ise turuncu logolu süper sert hamurlu lastik olacak. Ürün ailesi genelinde kullanılabilir yeni serilerle birlikte daha fazla sayıda hamur sunulması sayesinde, gelecek yıl her yarışa özellikle uygun lastikler önerilebilecek.

Pirelli, ilk üç yarışta kullanılabilecek lastikleri de açıkladı. Avustralya GP'sinde yumuşak, süper yumuşak ve ultra yumuşak lastikler arasında seçim yapılabilecek. Bahreyn'de orta, yumuşak ve süper yumuşaklar görev alacak. Çin'de ise orta, yumuşak ve ultra yumuşak lastikler tercih edilebilecek.

2017'de olduğu gibi her pilot sıralamanın üçüncü seansına en yumuşak hamurlu lastiği saklamak zorunda. İlk 10'a giren pilotlar sıralamada bunu kullanırken, geri kalanlar bu sıfır hamuru yarışta değerlendirebilecekler. Ayrıca her pilot bu hamurlardan en az iki tanesini yarış için kullanmak zorunda.

Pirelli, bu yıl yedi farklı hamura sahip lastik sunacak



Son yılların en çok ilgi gören 10 elektrikli otomobili

Elektrikli otomobiller artık iyiden iyiye hayatımıza girdi. Dünyada satılan ve en çok ilgi gören 10 elektrikli otomobili sizler için bir araya getirdik…

Ahmet Armağan

1. BMW i3



i3, diğer BMW modellerinden farklı bir otomobil. Markanın arkadan itişli geleneğini koruyor ancak güç tarafında 168 HP'lik elektrik motoru, lityum-iyon pil paketi ile birlikte kullanılıyor. Aynı zamanda, isteğe bağlı iki silindirli motosiklet motoru bulunan, pilleri dolduran range extender (REx) versiyonu da tercih edilebiliyor.

2. RENAULT ZOE



2016 yılında güncellenen Zoe, 40kw/sa'lık yeni bataryaları ile şehir içinde 300 km'ye kadar yol yapabiliyor. Bir ileri ve bir geri vitese sahip Zoe, 0-100 km/s hızlanmasını 13.5 saniyede tamamlıyor. Türkiye'de resmi kanallardan satılan iki elektrikli otomobilden biri olan Zoe, monofaze prizlerden de şarj edilebilir olmasıyla dikkat çekiyor.

3. TESLA MODEL S



Tesla Motors'un Roadster modelinden sonra geliştirdiği ikinci otomobil olan Model S'in en güçlü versiyonu P100D, 0'dan 100 km/s hıza sadece 2.5 saniyede ulaşıyor. Elektrikli otomobillerin genellikçe küçük sınıfta yer aldığı piyasada Model S, 7 Serisi'ne yaklaşan ebatlarıyla fark yaratıyor.

4. VOLKSWAGEN E-GOLF



Tüm dünyada en çok satılan C segmenti modellerden biri olan Golf'ün elektrikli modeli 130 kilometrelik menzili ile rakiplerinden geri kalsa da Nissan Leaf veya Renault Zoe gibi sıfırdan üretilmemiş bir model olmasıyla mücadele etmeye çalışıyor. e-Golf de diğer Golf modelleri gibi MQB platformu üzerine inşa edilmiş durumda.

5. NISSAN LEAF



Avrupa'da satışa sunulan ilk elektrikli otomobillerden biri olan Leaf, sahip olduğu üç farklı donanım paketi ile rakiplerinden ayrılıyor. 108 HP gücündeki motoru ile 0-100 km/s hızlanmasını 11.5 saniyede tamamlıyor ve 145 km/s maksimum hıza ulaşıyor. Nissan Leaf, tam dolu bataryaları ile 200 kilometre civarında yol yapabiliyor.

6. HYUNDAI IONIQ



Türkiye'de sadece hibrit seçeneği ile satılan Ioniq, Avrupa'da plug-in hibrit ve elektrikli versiyonlara da sahip. 10.0 saniyenin altında tamamladığı 0-100 km/s hızlanması ile Tesla'lardan sonra listedeki en hızlı elektrikli unvanına sahip olan Ioniq, 280 km civarındaki menziliyle de dikkat çekiyor.

7. TESLA MODEL X



Listemizdeki tek SUV model olan Model X, yukarı doğru açılan arka kapıları ile aynı zamanda listenin en gösterişli otomobili unvanını da hak ediyor. 480 kilometre civarındaki menzile sahip olan Model X, bu alanda da rakipsiz. 1Model X Ludicrous, 100kWh gücündeki motoruyla sadece 2.8 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını tamamlıyor.

8. VOLKSWAGEN E-UP!



Up! modelinin elektrikli versiyonu olan e-up! standart modelden, ön taraftaki C şeklindeki iki led far ve aerodinamik açıdan elden geçirilmiş jantlar ile ayrılıyor. 81 HP gücündeki elektrik motor, iki aks arasına yerleştirildiği için bagaj alanından çalmıyor ve bu sayede e-up! 250 litrelik bagaj hacmi sunuyor.

9. SMART FOR TWO ED



Standart smart fortwo'nun platformu üzerine inşa edilen fortwo ED iki buçuk saat civarında dolan bataryaları ile 160 kilometre civarında menzil sunuyor. Ebatları dolayısıyla şehir içinde kullanabileceğiniz en pratik elektrikli otomobil olan fortwo ED size küçük gelirse, dört kişilik forfour ED'yi de tercih edebilirsiniz.

10. CHEVROLET VOLT



Volt listemizdeki diğer otomobillerden biraz daha farklı çünkü elektrikli motorun yanında bir adet benzinli motoru da mevcut. Fakat benzinli motor tekerleklere hiçbir şekilde güç aktarmıyor. Benzinli ünite sadece elektrikli motorun şarjı bittiğinde bataryaları şarj etmek için devreye giriyor.


TAV
Passport
6035 7800 0000 0001
02/18
NEHİR ARSLAN